image
not
available

Digitized by Google

DICTIONNAIRE

DE LA

MARINE FRANÇOISE,

AVEC FIGURES.

Par Charles Romme, Correspondant de l'Académie des Sciences de Paris et de l'Institut de France, et Professeur de Mathématiques et d'Hydrographie au Port de Rochefort.

SECONDE EDITION REVUE ET CORRIGÉE.

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY
35942
ASTOR, LENOX AND TILDEN FOUNDATIONS.

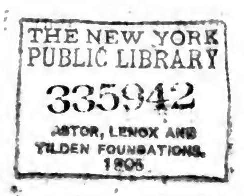
DE L'IMPRIMERIE DE DOUBLET.

A PARIS,

Chez BARROIS l'aîné, Libraire, rue de Savoie, nº. 13.

1813.

Digitized by Google



Extrait des Registres de l'Académie des Sciences.

Nous avons été chargés par l'Académie, M. de Chabert et moi, de lui rendre compte d'un ouvrage de M. Romme, Professeur royal de Mathématiques à Rochefort, et correspondant de l'Académie, intitulé : *Dictionnaire de la Marine françoise.*

Cet ouvrage composé pour l'instruction des jeunes gens qui se destinent au métier de la mer, sera aussi fort utile à ceux qui par goût, ou par état, lisent des voyages de mer ou des relations d'opérations maritimes. Ils y trouveront une explication des termes de l'art qui pourroient les embarrasser.

Nous croyons, que sous ce double point de vue, ce Dictionnaire sera accueilli, et qu'il mérite une approbation de la part de l'Académie et d'être imprimé sous son privilège.

Au Louvre, le 26 juillet 1788.

Signé Bory, Chabert.

Je certifie le présent extrait conforme à l'original, et au jugement de l'Académie.

Signé de Condorcet.

Digitized by Google

PRÉFACE.

Un peuple isolé, qui, simple dans ses mœurs, sans commerce extérieur et sans manufacture, habite au centre du continent, ne connoît jamais, pour exprimer et communiquer ses idées, qu'une langue commune, dont tous les termes sont entendus de tous, et qui est borné comme ses besoins : mais celui, qui entretient des relations commerciales et politiques, avec d'autres peuples ; qui, riche de ses propriétés, appelle les arts pour ajouter à ses jouissances, étend nécessairement les limites qui circonscrivent cette première langue. Le cercle de ses idées, comme celui de ses goûts, s'aggrandit dans tous les sens ; ses connoissances se multiplient ; les arts y sont cultivés dans de grands ateliers, les artistes y parlent un langage qui leur est particulier ; et alors les signes d'une multitude de pensées nouvelles sont ajoutés aux signes anciens, et la langue s'enrichit ainsi à raison des progrès du luxe, des sciences et des arts. Enfin, la langue commune, reçoit les plus grandes augmentations, lorsqu'un peuple, sans se désunir, se partage en deux classes nombreuses, dont l'une reste constamment attachée à un même espace de terre sur la surface du globe, tandis que l'autre entraînée par le desir de la gloire ou de la fortune, se détermine à n'exister que sur la surface des mers. En effet, qu'on considère dans quel nouvel ordre de choses sont placés les habitans des mers ? Qu'on jette les yeux sur ces vaisseaux totalement différens des habitations terrestres, soit dans leur forme, soit dans leur architecture, soit dans la manière de les bâtir, soit dans celle de les décorer? Qu'on analyse toutes les parties de ces masses, si imposantes par leur grandeur et par leur destination? Qu'on suive leurs traits dessinés sur des plans, le travail des charpentiers qui les préparent dans les chantiers, et de ceux qui les établissent dans leurs places respectives à bord des vaisseaux qu'elles servent à composer ? Qu'on examine tous les préparatifs qui deviennent nécessaires, pour exécuter une navigation aussi sure que prompte, quelle que puisse être son étendue ? Ces cordages, ces voiles, ces vergues, ces mâts, ces ancres, ces poulies, etc. et ensuite ces règles et ces préceptes si variés, soit pour charger les vaisseaux, soit pour les gréer, pour les mouvoir, soit pour les conduire à une destination détermi-

Digitized by Google

née? Qu'on parcoure enfin les nombreux ateliers des ports, les distributions intérieures et multipliées des vaisseaux, et qu'on fasse l'énumération de cette foule d'objets qui appartiennent exclusivement à la marine? On jugera du nombre immense de termes qui sont propres uniquement à la langue des marins. C'est ainsi qu'au milieu de ces apprêts, de ces opérations, de ces travaux variés, qui semblent ne conserver aucune ressemblance avec ce qui se passe dans la société ordinaire; les habitans des mers, qui vivent séparés du reste de l'univers pendant de longs voyages, qui toujours ne sont entourés que d'objets, ou occupés de travaux, différens de ceux qui appellent leur attention au centre de leur pays, ont dû par conséquent composer, pour la communication mutuelle de leurs idées et pour s'entendre réciproquement dans leurs manœuvres et leurs opérations, un langage étranger à celui de la Mère-Patrie. L'expression de leurs idées se chargera encore successivement de termes nouveaux, parce que l'Art de la Marine, plus cultivé et perfectionné, doit nécessairement amener des combinaisons nouvelles, ou des découvertes utiles.

Sans doute la multiplicité des termes d'un art, ne peut être un motif suffisant, pour que la société desire la publication de son Dictionnaire; mais pourroit-elle ne pas l'accueillir avec intérêt, lorsque cet art, tel que celui de la Marine, occupe une portion considérable de cette même société; lorsque les ouvrages qu'il produit, les ressources et les moyens qu'il déploie dans les circonstances importantes ou critiques, annoncent toute la perfectibilité de l'homme et peut-être le terme extrême et le plus brillant de son industrie; lorsque les recherches qu'il favorise sur toute la surface des mers, tendent à étendre, à completter l'histoire du Monde et des phénomènes de la Nature, et à perfectionner toutes les branches de la physique; lorsqu'il sert à établir des communications utiles entre les Nations qui sont séparées par des mers, à seconder les vues de l'humanité bienfaisante, à multiplier les agrémens de la société, à augmenter ses jouissances, à défendre ses propriétés et à favoriser la satisfaction de ses besoins; lorsqu'enfin il donne le plus grand essor au commerce national, en concourant, soit à l'exportation des denrées superflues,

Digitized by Google

soit à l'importation de celles qui sont nécessaires ou agréables à la société, soit aux approvisionnemens, aux débouchés et à l'activité des manufactures nationales.

Tant de motifs ne peuvent qu'inspirer un desir général, même aux personnes qui n'exercent pas cet art, de connoître la langue qui lui est particulière, afin de pouvoir lire sans difficulté, les relations intéressantes ou utiles qui peuvent avoir pour objet, ou des voyages de découvertes, ou des expéditions militaires, ou des manœuvres brillantes, des évolutions, des combats, ou de grandes entreprises de commerce, ou des campagnes d'observation. Les voyages du célèbre Cook et de tant d'autres navigateurs qui ont attiré l'attention générale de l'Europe entière, auroient été lus avec encore plus d'intérêt si la connoissance des termes de marine eût été plus familière et aux traducteurs et aux lecteurs de toutes les classes.

Ensuite si on examine à d'autres égards, combien il importe à la Nation françoise, que les jeunes citoyens qui se destinent au service de la mer deviennent promptement capables d'exercer cet art avec intelligence, et propres à lui rendre tous les services que leur zèle et leurs dispositions peuvent promettre, un Dictionnaire de la Marine françoise doit paroître le premier ouvrage à leur présenter, s'il est bien fait, pour les initier dans la connoissance de l'art qu'ils se proposent d'embrasser, et pour faciliter, accélérer leurs progrès dans l'étude de cet art.

Toutes ces considérations décisives qui m'ont porté à publier un tel Dictionnaire, m'ont guidé aussi dans sa composition, ainsi que dans le choix des moyens de satisfaire en même temps et la curiosité générale et l'intérêt particulier des élèves de la marine. Cet ouvrage m'a paru ne devoir être qu'un supplément au Dictionnaire de la langue commune, c'est-à-dire, qu'il ne doit renfermer que les seuls termes qui sont propres à l'art de la marine; ces termes particuliers qui servent aux seuls hommes de mer, comme signes de leur pensées, ou comme noms indicatifs des objets embrassés par cet art. Si d'autres arts étrangers, viennent dans les ports, ou sur les vaisseaux, prêter leurs secours à celui de la marine, les termes qui leur sont particuliers ne m'ont pas paru devoir faire partie du Dictionnaire de la Marine, mais de celui de ces mêmes arts, et

Digitized by Google

l'Académie françoise que j'ai consultée sur ce sujet, a approuvé mon opinion. Débarrassé d'ailleurs, de tout détail relatif et à la construction des phrases et à tous les principes grammaticaux qui sont pour cette langue les mêmes que pour la langue commune, la composition d'un tel Dictionnaire se réduit à le rendre suffisant pour faciliter l'intelligence des discours des marins, des relations de leurs voyages, de leurs travaux à la mer, et des ouvrages qu'ils exécutent à terre. Cet ouvrage est donc borné à contenir tous les mots qui sont en usage dans l'art entier de la marine, à présenter leur définition exacte et précise, l'art de les employer ainsi que de les prononcer, de les abréger et de les écrire, à faire connoître leur convenance dans l'usage, leur place dans les expressions, et enfin la tournure de certaines phrases qui sont devenues particulières aux hommes de mer.

Cependant avant d'entreprendre l'exécution d'un Dictionnaire qui rempliroit ces vues, j'ai cherché à savoir si les Dictionnaires ou Encyclopédies de Marine, déjà publiés, ne pourroient pas satisfaire l'attente du public. Je me suis donc occupé à former le tableau ou la nomenclature générale des termes de la marine. Je n'ai pas recueilli ces termes au hasard ni dans les livres; mais j'ai fait des recherches particulières et nombreuses suivant un ordre raisonné et méthodique, soit au milieu des chantiers et ateliers des ports, soit en examinant tous les détails des procédés de l'art dans toutes les opérations qui s'exécutent et à terre et à la mer; soit en suivant les travaux des constructeurs, des charpentiers, des mâteurs, des voiliers, des calfats, des perceurs, des arrimeurs, des matelots, des manœuvriers, des tacticiens, etc. Les résultats de toutes ces recherches faites partiellement ont été ensuite réunis; ils m'ont fourni une liste générale de tous les termes de l'Art de la Marine, et en comparant cette nomenclature avec celles que présentent tous les ouvrages connus du même genre, j'ai reconnu qu'elle leur étoit supérieure, et par le nombre des termes et par celui des expressions particulières qui sont en usage dans les ports et sur les vaisseaux de France. Ce parallèle en prouvant la nécessité d'un nouveau Dictionnaire de la Marine françoise, m'a donc porté à entreprendre cet ouvrage. Le Gouvernement s'est intéressé au succès de

Digitized by Google

mon travail, le Ministre de la Marine m'a recommandé d'y donner tous mes soins, et Sa Majesté m'a ordonné de m'en occuper. Dès-lors, sur ma demande et pour rendre ce Dictionnaire aussi complet qu'il me seroit possible de le faire, le Gouvernement a commandé l'impression de la nomenclature des termes de marine, dont j'ai parlé précédemment, il en a fait parvenir des exemplaires dans tous les ports de l'Empire avec ordre de faire connoître et de suppléer tous les termes qui paroîtroient avoir été oubliés, et par cette communication utile et nécessaire, la nomenclature publiée a dû recevoir toute la perfection qu'il étoit possible de lui donner.

Ensuite considérant combien sont multipliés les rapports commerciaux et politiques qui nous lient avec la Nation angloise, j'ai pensé qu'il seroit utile et intéressant de placer auprès des termes de la Marine françoise, les termes correspondans de la Marine angloise, et j'ai fait cette addition malgré le grand travail qu'elle a exigé. Ce travail pénible qui n'a pas arrêté mon zèle, ne l'a pas satisfait complettement. Car, après avoir consulté tous les Dictionnaires anglois, ainsi qu'un nombre de voyages maritimes, de livres de signaux, de tactique, de navigation, et de plusieurs autres ouvrages publiés sur ce sujet; après avoir parcouru toutes les pièces du fameux procès de Keppel, et après avoir pris des renseignemens particuliers à bord des bâtimens anglois, j'ai eu le regret, malgré tant de ressources de ne pouvoir joindre à chaque terme de la Marine françoise, le terme qui lui correspond dans la Marine angloise. Le temps et de nouvelles recherches permettront d'achever ce travail; et les vides qui restent à remplir, assez marqués dans le cours de l'ouvrage, annoncent tout ce qui manque pour compléter cette correspondance intéressante.

Considérant aussi combien la Marine embrasse d'objets qui sont peu ou nullement connus des personnes qui vivent loin des ports, et combien il est difficile d'en donner une idée satisfaisante par la description la mieux faite, sans en présenter l'image sous les yeux; je me suis conformé à l'avis d'Horace :

Segnius irritant animos demissa per aurem,
Quàm quæ sunt oculis subjecta fidelibus;

Et j'ai joint à ce Dictionnaire des planches où sont

Digitized by Google

gravées toutes les figures propres à faciliter l'intelligence des choses dont les définitions répandues dans cet ouvrage ont besoin de ce supplément de lumière.

Si on examine attentivement tous les mots compris dans ce recueil, on voit qu'il en est peu de synonymes; mais on y reconnoît beaucoup de mots homonymes, c'est-à-dire, de ces mots qui servent à exprimer des choses très-différentes, ou qui sont variés dans leur signification suivant les circonstances où ils sont employés; et leur grand nombre annonce combien il reste encore de termes nouveaux à créer dans l'Art de la Marine. Il est aussi des mots brefs, de ces termes qui surtout sont destinés aux commandemens, c'est-dire, pour ordonner des mouvemens prompts, ou pour exprimer des affections instantanées. Il est des termes abstraits, comme dans les sciences philosophiques, qui sont destinés à n'exprimer que les propriétés des corps, leurs mouvemens, leur situation, leurs rapports généraux et particuliers, ainsi que certaines causes, certains effets, certaines variations, etc.

Remarquons enfin, que, parmi ces termes qui ne furent inventés que par des hommes de mer occupés de leur art, déjà plusieurs ont été transportés dans la langue commune pour exprimer quelques idées particulières, avec plus de précision ou de laconisme, que ne pouvoit le permettre l'état actuel de la langue commune; tels sont les mots, aborder, louvoyer, amarrer, amener, ancre, chasser, radouber, lester, démarrer, échouer, embarquer, couler à fond, mettre à flot, évoluer, forcer de voiles, gouverner, piloter, prêter le côté, rallier, relâcher, remorquer, sonder, etc. Peut-être la publication de ce nouveau Dictionnaire, où les termes plus multipliés sont uniquement définis avec la précision et l'exactitude dont je suis capable, donnera-t-elle lieu à de nouvelles liaisons entre la langue commune et celle des hommes de mer. Il est sans doute plusieurs mots de marine, qui me paroissent mériter encore d'enrichir la langue commune; mais je laisse aux Grammairiens le soin de les choisir, de les indiquer, et ensuite ce sera aux grands Orateurs, aux Auteurs célèbres qu'il appartiendra de faire sentir la convenance de ces termes, et d'en persuader l'adoption générale par le succès qu'ils obtiendront dans l'usage qu'ils pourront en faire.

Digitized by Google

DICTIONNAIRE DE LA MARINE FRANÇOISE.

A.

CETTE lettre, considérée comme préposition, est destinée, dans la langue particulière aux hommes de mer, ainsi que dans la langue commune, à exprimer des rapports; soit lorsqu'elle accompagne un substantif, un adjectif, un verbe; soit lorsqu'elle est employée dans des phrases adverbiales. Elle sert souvent aux marins pour abréger leur discours et faire connoître avec autant de précision que de laconisme, leurs idées, leurs manœuvres, leur situation, leurs avis, leur soumission, etc.—La signification de cette préposition A, est quelquefois semblable à celle des prépositions, dans, pendant, sur, avec, pour, selon, vers, par, etc. Comme dans les exemples suivans qui vont en faire connoître les usages. On dit : —(Aller à bord; couler à fond; être à poste; lancer à l'eau; mettre à fond de cale; courir à bord opposé, ou à bord à contre, ou à contre bord; être à l'autre bord; aller à terre; gouverner, à la lame, à barre franche; être à sec, à pic, à flot; donner à la bande; mettre à la cape; être à babord, à tribord, à l'avant, à l'arrière, à tel air de vent, à tant d'encablures; vaisseau à tant de mâts; bateau à tant d'avirons, rester à l'ancre; canon à la serre; hommes à la pompe; tirer à la cordelle; voile à livarde; amener à mi-mât, hisser à tête de mât; placer, à joindre, à toucher; être à quai, etc.)—A, est aussi adopté pour composer des expressions adverbiales, particulièrement propres à la marine. Telles sont celles-ci; (à la bonne heure! à-dieu-va! à l'autre et bon quart; à la risée; à la bordée; à la marée; à marée montante ou descendante; à mer étale; à la mer; à poste; à fond; à la voile; à l'aviron; à trait et à rames; à l'attérage; à vue de terre; à tant de mâts; à bout de bordée; à la bordée; à la bouline; à courir; à honneur; à toutes voiles; à petits bords; à sec; à mâts et à cordes; à la flottaison; à la sonde; à la mise à l'eau; à la demande; à l'appel;

A

Digitized by Google

à petites bordées, etc.) Les différens sens de toutes ces phrases seront développés aux mots principaux qui en font partie.

Ababouiné. Adj. ce terme est particulier à la côte de Normandie, et il exprime l'état d'un bâtiment, qui, en mer et sous voile, est surpris par un calme subit.

Abaissement de l'horison de la mer. s. m. *dip of the horison of the sea.* Les bornes de l'horison d'un observateur, s'étendent et s'éloignent, à mesure qu'il s'élève au-dessus de la surface de la mer, et par conséquent elles lui semblent s'abbaisser au-dessous de la circonférence du cercle horisontal qui termineroit sa vue, si ses yeux étoient placés au niveau de l'eau. Ainsi ce qui est nommé l'abaissement de l'horison est donc l'inclinaison de deux lignes tangentes, toutes deux à la surface du globe, et menées de l'œil de deux observateurs, dont l'un est supposé toujours placé au niveau de la mer, et l'autre plus ou moins élevé au-dessus de ce niveau.

Abandon. s. m. Adandonnement, délaissement à des assureurs, à un ennemi, à la fureur des vents ou de la mer. — Lorsqu'un vaisseau, ou des marchandises transportées par mer, éprouvent des dommages, que des personnes nommées assureurs, ont garantis d'avance ou qu'elles se sont obligées de payer sous des conditions convenues, alors les propriétaires font à ces assureurs, l'abandon des objets assurés : c'est-à-dire, qu'ils leur transmettent tous leurs droits, pour ne se réserver que ceux qui leur sont attribués par l'acte ou la police d'assurance. — Dans des circonstances malheureuses, les marins font l'abandon d'un vaisseau à un ennemi supérieur, en fuyant de ce vaisseau et en laissant à cet ennemi la liberté d'en diposer à son gré. — Ils font un semblable abandon d'un bâtiment, lorsqu'il leur est bien démontré que la mer tend infailliblement à le submerger ou à le détruire.

Abandonner. v. a. C'est quitter, délaisser; (v. Abandon) lorsqu'on abandonne, un vaisseau qu'on devoit conduire, un poste qu'on devoit garder, une place confiée par l'État. — C'est laisser en proie; lorsqu'on abandonne, des bâtimens, ou un convoi, ou une prise, qu'on devoit protéger, un Général qu'on devoit défendre. — C'est discontinuer ou cesser; lorsqu'on abandonne la chasse ou la poursuite d'un ennemi, *to give over the chace, or to leave off chacing.* — C'est laisser ou renoncer; lorsqu'on abandonne, soit une ancre que les circonstances ne permettent pas de tirer du fond de la mer, soit un canot, soit d'autres objets, qu'on ne peut embarquer, parce qu'on est obligé de les livrer, à la merci d'un ennemi, ou à la fureur des vents et de la mer.

Abattage en carene, s. m. Action d'abattre ou d'incliner un vaisseau latéralement. (v. Abattre).

Abattée. s. f. *Casting or falling off.* Mouvement horisontal de rotation, que le vent, les lames, ou un courant, impriment à un

Digitized by Google

vaisseau sur lui-même, lorsqu'il n'est animé d'aucune vitesse progressive. Pendant que cette rotation a lieu, le bâtiment est dit, faire son abattée, *to cast;* et si ce mouvement est considérable, il fait une grande abattée. — Tel que le corps AB (Fig. 40. G.), un vaisseau en repos, dont la proue B parcourt une partie plus ou moins étendue de l'arc BO fait une abattée. (Un vaisseau est-il en appareillage (fig. 3. V.) ou se prépare-t-il à partir? S'il présente directement sa proue au vent, il est obligé de faire une abattée à droite ou à gauche, pour que le vent puisse frapper dans ses voiles déployées et le faire avancer dans l'espace. — Un vaisseau, à la voile, vient-il à présenter sa proue directement au vent (Fig. 6. V.)? Il est subitement arrêté dans sa marche et forcé de faire une abattée pour se remettre en route. — Un vaisseau est-il en panne (Fig. 1. V.); et les efforts de ses voiles, qu'on fait contrarier pour le maintenir sans vitesse progressive, ne se balancent-ils pas parfaitement, à l'égard du centre de gravité? Alors il obéit alternativement à ces forces opposées et fait des abattées plus ou moins grandes. — De semblables mouvemens de rotation dans un vaisseau (Fig. 36, G.), qui s'avance en même temps sur une direction quelconque, reçoivent un nom différent, et sont distingués par celui d'arrivées, *lee lurches;* (v. Arrivée.) ainsi, un bâtiment en panne, ou en appareillage fait des abattées; mais sous voiles et en marche, il fait des arrivées. (Un vaisseau doit faire son abattée sur tribord, pour appareiller de tel mouillage; — étant au plus près, dans une grosse mer, les lames font faire de grandes arrivées, à tel bâtiment).

ABATTRE. v. n. C'est, en parlant d'un vaisseau, tourner sur soi-même au tour d'un axe vertical, ou c'est faire une abattée *to cast*, (V. Abattée). — (Abattre du mauvais côté, *to cast the wrong way;* laisser abattre, *to let her swing;* abattre après avoir pris vent devant, *to box*).

Abattre. v. a. C'est faire tourner un vaisseau sur lui-même autour d'un axe horisontal; c'est à l'aide de puissances quelconques donner à ce vaisseau une inclinaison latérale, (Fig. 22, 23 et 33, G.) *to heave down a ship*, dans le dessein de faire démerger une partie plus ou moins grande de son volume submergé ou de sa carene, afin qu'elle puisse être visitée et réparée s'il est nécessaire. On abat ainsi un vaisseau pour le carener, *to careen;* et lorsque l'inclinaison est portée assez loin, pour que la quille même se trouve démergée, alors on dit non seulement qu'il est abattu, mais qu'il est viré en quille. — Si l'abattage, ne fait paroître au-dessus de l'eau qu'un nombre *N* de virures, alors c'est l'abattre de *n* virures, *to heel the N strakes.* — S'il faut de grandes puissances pour lui donner une inclinaison désirée; on le dit, dur à abattre, *stiff ship.* — On dit aussi abattre, pour mettre à bas. (Abattre un mât, *to carry away a mast.* Abattre une tente).

Digitized by Google

Abordable. adj. Accessible. Telle est une côte dont l'approche n'est pas défendue par des écueils, ou sur laquelle on peut débarquer avec facilité. Mais celle qui est entourée par des bancs, ou par des recifs, ou même qui a une pente trop rapide vers la mer, est inabordable ou inaccessible. — Un vaisseau abordable est celui qui dans un combat permet, par sa forme, un facile abordage (v. ce mot). (Nos vaisseaux sont devenus moins abordables, depuis qu'on a donné à leurs œuvres mortes une rentrée trop considérable; ou depuis qu'on a établi (Fig. 2, P.) une différence trop grande entre leurs largeurs à fleurs d'eau et leurs largeurs dans les parties *Ob* plus élevées).

Abordage. s. m. Jonction, ou choc de deux objets. Ce terme reçoit, suivant les circonstances, ces deux sens différents. Un vaisseau qui atteint son ennemi, et qui s'accroche à lui pour le combattre, est dit aller à l'abordage *boarding;* si dans cette position, son équipage s'élance dans le vaisseau attaqué, et s'il s'en empare, il est dit, sauter, prendre, enlever à l'abordage, *to board a ship.* — Deux vaisseaux qui se rencontrent et se heurtent, font aussi un abordage, *running foul.* — Un canot fait un bel abordage lorsque dirigé vers la côte, ou vers un bâtiment, sa vîtesse est modérée graduellement, de manière qu'ils les atteint sans les heurter avec violence. — Tout marin qui se heurte, ou qui est heurté d'une manière quelconque, dit, avoir fait ou reçu un abordage. — Généralement enfin il y a abordage entre deux objets qui se choquent.

Aborder. v. a. Joindre ou choquer. C'est dans un sens aller à l'abordage (v. abordage). — Les points par lesquels un bâtiment se joint à un autre pour le combattre, servent à désigner les diverses manières d'aborder. Un vaisseau aborde, ou de long en long; ou par la hanche; *to board upon the quarter;* ou par l'avant, ou par l'arrière, ou par le bossoir, ou debout au corps. — Aborder un quai, un bâtiment, une terre, c'est atteindre ces objets, c'est les toucher, *to meet.* — Aborder, est aussi synonime avec choquer, *to fall a board, or to fall on board.* Des vaisseaux que les courans, les lames, ou de mauvaises manœuvres, portent les uns contre les autres, sont dits s'aborder, *to meet each other, to fall a board one another, or to run a board of each other.* L'un aborde, l'autre est abordé, et quelquefois chacun est abordeur, *boarder,* et abordé.

Abordeur. adj. Vaisseau qui aborde ou qui choque (voyez aborder.)

Abosir. (s') S'appaiser, se calmer. Terme en usage sur la côte de Normandie, pour exprimer le repos qui succède à l'agitation, dans l'air ou dans les eaux de la mer.

Abougri. adj. (voy. Rabougri.)

About. s. m. *Butt-end.* C'est le bout d'une pièce de bois, ou un bout de bois. On donne ce nom à la partie extrême d'une planche

Digitized by Google

ou d'un bordage; ainsi qu'à un morceau de planche qui sert à en alonger un autre.

Aboutement, abouement. s. m. Jonction des extrêmités de deux pièces de bois, mises bout à bout.

Abraquer. v. a. Tirer à l'aide des bras. Si un cordage est lâche, et qu'on lui donne un commencement de tension, pour le ranger dans un meilleur ordre, c'est l'abraquer, *to hall taught of a rope;* c'est abraquer, le mou, le balant, *to rouce in.* — (On abraque dans ce sens diverses manœuvres d'un vaisseau telles qu'une aussière, un bras, une écoute, etc. Le commandement d'abraquer consiste à dire, abraque?

Abri. s. m. *Shelter.* Tel est un lieu retiré qui peut servir de retraite à un bâtiment pour se soustraire à la tempête, ou à une mer agitée violemment. Entre ces lieux, les uns mettent à l'abri de tels vents, ou de telles lames dirigées dans un certain sens; et les autres sont à couvert de toutes sortes de vents et de lames.

Abriter. v. a. Mettre à l'abri. *To becalm.* Une voile d'un vaisseau, est abritée par une autre, lorsque celle-ci lui intercepte le vent. — Un vaisseau qui passe sous une terre élevée, est souvent abrité du vent, *land locked or becalmed by the land.* — Un port, une rade sont d'autant plus convenables, qu'ils sont plus abrités ou plus à couvert des vents impétueux et de la grosse mer. — Les lames par leur élévation abritent les voiles déployées d'un vaisseau, lorsqu'elles leur dérobent par intervalle l'impulsion du vent régnant. — Les grands bâtimens, dans le même sens, abritent les petits, dans certaines positions.

Abutter. v. n. Toucher par un bout. *To butt.* On dit aussi butter. Deux pièces de bois, placées l'une à la suite de l'autre, de manière que leurs extrêmités soient en contact immédiat, abutent ou buttent l'une contre l'autre. — (Telles sont dans un couple, les pièces *li*, *ig*, *gc*, *ca*, etc. (fig. 89, C.) qui, établies à la suite l'une de l'autre, immédiatement, ne sont liées qu'avec leurs collatérales, *mk*, *kh*, *hf*, etc. qui sont semblablement placées.

Accalmie ou calmie, s. f. Calme momentané, ou relâche passagère dans la violence du vent, ou l'agitation de la mer.

Accastillage. s. m. *Upper-works.* C'est, dans le corps d'un vaisseau, toute la partie de son volume qui est au-dessus des préceintes. On le donne aussi quelquefois à toute la partie qui paroît au-dessus de l'eau, lorsque le vaisseau flotte avec toute la charge qu'il peut porter. — L'Accastillage comprend essentiellement les gaillards, la dunette, la teugue, les passe-avants, et par extension toutes les parties apparentes qui reçoivent des ornemens de sculpture. Ainsi, l'éperon, la poupe, et les bouteilles se trouvent renfermées sous cette dénomination générale. C'est pourquoi le nom d'accastillage est souvent donné à toute l'œuvre morte d'un vaisseau. Si cette partie, dans un vaisseau,

Digitized by Google

a une élévation plus ou moins grande au-dessus de l'eau, comparativement à d'autres bâtimens, l'accastillage est alors nommé élevé ou ras. (Fig. 1, 2, ou 3, A.)

Accastiller. v. a. C'est donner extérieurement à toutes les parties d'un vaisseau, qui sont placées au-dessus du niveau de l'eau, des formes plus ou moins agréables. — Tout bâtiment est ainsi bien ou mal accastillé, selon qu'un bon ou mauvais goût, a dessiné ses contours. — Si l'œuvre morte d'un vaisseau s'élève beaucoup au-dessus du niveau de l'eau, on dit de ce vaisseau : qu'il est haut accastillé, *deep waisted*.

Accon. s. m. Très-petit bateau dont le fond et les côtés sont autant de faces planes jointes ensembles, et dont les pêcheurs font usage sur les côtes de l'Aunis pour glisser sur la vase molle, lorsque le reflux a fait retirer la mer. — On dit, que ce même nom est donné aussi dans quelques lieux, à de plus grands bateaux presque semblablement conformés, et destinés au transport des marchandises sur une belle mer et dans les rades.

Accorage. s. m. Action d'accorer ou d'étayer. C'est aussi, ou l'ouvrage qu'on a fait pour étayer, ou l'assemblage des moyens employés pour ce même but.

Accore. s. f. Etaie. Pièce de bois placée pour soutenir un objet et l'empêcher de tomber ou de se renverser. Un vaisseau en construction, et ne reposant que par la quille (Fig. 39, C.) sur son chantier, est appuyé de tous côtés par des accores *props or shores* — (C'est dans ce sens qu'on dit, poser ou lever les accores d'un vaisseau, d'un objet. Celles des accores d'un bâtiment, qui sur un chantier, correspondent à la partie la plus renflée de sa carcasse, ou à celle qui est la plus basse, reçoivent, suivant leur position, les noms, d'accores du fort, d'accores du fond. On dit de même les accores de l'étrave, de l'étambot, etc.). — Les bords extérieurs d'un rocher caché sous l'eau, ou d'un banc, ou d'un bas-fond, etc., sont aussi nommés leurs accores. *Edges*. On dit les accores du grand banc.

Accore. adj. ou escarpé. Une terre, une côte, sont accores, lorsque leur face extérieure forme un très-grand angle avec l'horison, en se prolongeant sous la surface de la mer.

Accorer. v. a. Etayer d'une manière quelconque. Accorer un vaisseau échoué, un bâtiment en construction, *to prop a ship*, c'est l'étayer avec des pièces de bois, placées obliquement à l'horison ou autrement. — Accorer des objets dans l'intérieur d'un vaisseau, *to jam, or wedge*, c'est les caler, afin que leur déplacement ne puisse être l'effet des mouvemens que la mer imprime aux corps flottans; on accore les coffres, les fours, les cuisines, etc.

Accostable. adj. Accessible, dont l'approche est facile, et qu'on peut accoster (voy. Accoster.)

Accoster. v. a. Approcher un objet d'un autre, à une distance

Digitized by Google

plus ou moins petite. *To accoast, or come along side.* Un bâtiment accoste un quai, une cale, un autre bâtiment, etc., lorsqu'il se range le long de ces objets sans laisser aucun intervalle qui les sépare. C'est dans ce sens qu'en commandant d'approcher d'un vaisseau, d'un quai; on dit accoste à bord? Accoste le quai? — Un bâtiment qui accoste la terre, est celui qui naviguant le long de cette terre, s'en approche à une distance aussi petite que sa sûreté peut le permettre. — (On ne doit pas accoster de trop près certaines terres trop basses.)

Accotar. s. m. Noms de certains bouts de planches qu'on introduit horisontalement dans les intervalles des couples d'un vaisseau, à la hauteur de l'extrémité des varangues, afin d'arrêter dans leur passage les immondices qui descendent des parties supérieures d'un vaisseau dans ces espaces; et afin qu'elles ne puissent pas aller produire au fond de la cale de l'engorgement dans les pompes. Chaque accotar est enchassé à coulisse, entre deux couples voisins, et dans une vaigre placée au-dessous de celle d'empâture. Cette vaigre dont on voit une portion (Fig. 11, C.), porte autant d'entailles B, qu'il y a d'accotars à recevoir, et cette fonction lui fait donner le nom de vaigre d'accotar.

Accoté. part. Incliné extraordinairement sur le côté. Un vaisseau qui, sous un effort extrême du vent, se couche latéralement, est dit accoté. Une telle position devient souvent dangereuse, parce qu'alors un vaisseau est parvenu aux limites de sa stabilité.

Accrocher. v. a. Attacher, saisir, arrêter, avec un croc. Un bâtiment accroche un ennemi en jetant dans ses cordages des grappins de fer (Fig. 5, M.) armés de crocs; et ce moyen de réunion facilite ainsi tout combat ou tout abordage.

Accul. s. m. *Small. bay.* Petite baie, ou enfoncement peu vaste, mais plus ou moins profond, de la mer, entre les terres.

Acculé. adj. Qui a de l'acculement (voy. ce mot.). Des varangues plus ou moins acculées, sont celles dont l'extrémité s'élève plus ou moins au-dessus du plan prolongé de la face supérieure de la quille. De là viennent les expressions adoptées, varangues, acculées, demi-acculées, très-acculées.

Acculement. s. m. *Rising of the floor timbers.* Lorsqu'on parle d'une varangue, l'acculement est la distance de chacune de ses extrémités au plan prolongé et la face supérieure de la quille. Par exemple, c'est *ab* (fig. 45, G.), qui est la mesure de l'acculement de la demi-varangue, *ao*, ou du demi-couple, *izo*. Si (Fig. 2, V.) on considère le trait de plusieurs sections transversales d'un vaisseau, on voit que les extrémités des branches des varangues, qui se terminent à la lisse des façons, menées au point *r*, sont plus ou moins éloignées de la ligne *cd*, qui est la projection prolongée de la face supérieure de la quille *B*. Lorsque, dans différens vaisseaux, cette distance est plus ou moins considérable, dans leurs maîtresses varangues,

Digitized by Google

on dit qu'ils ont des varangues plus ou moins acculées. Dans un même vaisseau, les varangues des couples extrêmes font plus d'acculement que celles du maître, et lorsque cet acculement devient très-grand, dans les derniers couples de l'avant ou de l'arrière, lorsque leurs branches forment entr'elles un angle fort aigu, on les nomme fourcats. — Le mot acculement est pris dans un autre sens. Il est l'expression d'un effet qui accompagne les tangages de certains bâtimens. Lorsqu'une lame telle que *lqr* (Fig. 41, G) s'avance sous la proue d'un vaisseau, elle l'enveloppe graduellement et la presse de s'élever avec une vîtesse plus ou moins grande de rotation. Ce mouvement ne peut naître ni continuer sans que la poupe soit aussi sollicitée à s'immerger plus profondément; mais en considérant la vaste capacité des hanches de tous nos bâtimens, et l'inégalité qui toujours est établie à fleur d'eau, entre l'avant et l'arrière, on doit reconnoître que la rotation commencée par le choc d'une lame contre la proue, doit, dans certains vaisseaux, être retardée irrégulièrement et brusquement par la résistance énorme que la poupe éprouve à s'enfoncer sous l'eau, pour suivre le mouvement simultané de la proue. Il résulte de cette contrariété une espèce de secousse qui trouble le tangage, et cette secousse reçoit le nom d'acculement.

Acculer. v. n. Avoir des acculemens dans les tangages (voyez Acculement suivant la seconde acception.) *To be pooped.*

Addonner. v. n. Devenir favorable; *to veer aft; to come in favour;* cela se dit d'un vent, d'abord plus ou moins contraire, lorsque sa direction vient à changer, et permet de l'employer avec plus d'avantage qu'auparavant à faire suivre à un vaisseau une route déterminée : c'est-à-dire, lorsque, ce vaisseau étant dirigé vers le terme d'une certaine route proposée, la nouvelle direction du vent fait un angle plus grand avec le plan des voiles déployées. — Le vent addonne d'un quart ou de deux quarts, lorsque sa nouvelle direction fait avec la précédente un angle de 12°. ou 23° environ. (Dès que le vent addonne, on met en route.) — Le vent addonne aussi à un vaisseau, lorsque celui-ci peut reprendre une route que les vents, régnans précédemment, l'avoient forcé d'abandonner.

Adent. s. m. Entaille, ou partie saillante, travaillée sur les faces correspondantes de deux ou plusieurs pièces de bois pour assurer leur assemblage et leur liaison, lorsqu'elles sont réunies ensemble. C'est ainsi que ces pièces se touchant par des faces qui présentent des excavations et des excédens, sous des formes assorties, s'endentent et s'accrochent mutuellement, de manière à ne pouvoir être séparées, ou glisser l'une sur l'autre. — On voit des adents dans les pièces représentées (Fig. 14, C.). Il y a des adents quarrés dans les pièces composant des mâts (Fig. 9 et 11. A.), des adents à crémaillère, dans les pièces de vergue (Fig. 15). On voit, en *zuio* (Fig. 65, C.) la forme des adents, *tablings of the Beams*, propres à

Digitized by Google

l'assemblage des pièces partielles d'un bau ; en *a* (Fig. 17) sont les adents des pièces d'une serre bauquiere. Il y a des adents à queue d'aronde en *b*. (Fig. 17, C). L'adent T, du taquet de gorgere. (Fig. 22, C.) est nommé un adent à croc ou à contre.

Administration des Ports. s. f. Elle consiste à gouverner, diriger et conduire les travaux ou les opérations dont on s'occupe dans les ports de mer, pour le service de la marine de l'État. Elle embrasse aussi la recette, la dépense ainsi que la comptabilité, soit des matières employées dans ces vastes arsenaux, soit aussi des deniers distribués pour le payement, ou des fournitures, ou des ouvriers, ou de toutes personnes au service de Sa Majesté dans la marine. De là est venu la dénomination d'officiers d'administration des ports et arsenaux, parce que les fonctions de ces officiers sont d'administrer dans les ports de l'État, la justice, la police et les finances, de recevoir, conserver et délivrer toutes les matières qui sont nécessaires pour les travaux des ports ou les approvisionnemens des vaisseaux ; de faire les marchés et les adjudications de ces matières ou de ces ouvrages ; de passer les revues et ordonner le payement des officiers, des troupes, des gens de mer, de toutes les personnes employées par Sa Majesté dans la marine ; de faire les enrôlemens et les levées des ouvriers ou des gens de mer ; de distribuer les équipages sur les bâtimens ; de faire fournir tout ce qui est accordé par les ordonnances, pour l'armement complet des vaisseaux. Toutes ces fonctions sont remplies sous l'autorité immédiate des Préfets maritimes, par des officiers, *civil officers*, qui sont connus dans les ports sous les noms de Commissaires généraux, Contrôleurs, Commissaires ordinaires et surnuméraires des ports et arsenaux, et Gardes magasins.

Affaler. v. a. Aider, faciliter la descente d'un cordage qui passe sur des poulies. C'est écarter tous les obstacles qui peuvent l'arrêter dans les points qu'il touche dans son cours, et l'empêcher d'obéir aux puissances qui tendent à le faire changer de position. — A bord d'un vaisseau on affale souvent, les cargues des voiles, les drisses des vergues, les garans des caliornes, des candelettes d'un palan, *to shift a tackle*, etc. Un homme qui descend le long d'un cordage est dit s'affaler; et ce dernier sens est donné par extension. (Affaler un objet par un palan. *To lower any thing by a tackle*), c'est le faire descendre à l'aide d'un palan.

Affaler. v. p. Un vaisseau est dit être affalé sous une côte, *to be embayed, to be upon a lee shore ;* lorsque sa position relativement à la direction de la côte et à celle du vent, est devenue telle, qu'il ne lui reste le choix d'aucune route qui puisse, à l'aide du vent, l'éloigner de cette même côte. Quelquefois les courans ou une grande dérive, ou des changemens de vent, le placent dans une situation aussi dangereuse par ses conséquences ; et si elle est

Digitized by Google

l'effet d'une certaine négligence dans la manœuvre ou la conduite d'un vaisseau, alors on dit que ce vaisseau s'est laissé affaler. *To entangle herself upon a lee shore, or upon the land.*

Affiner. v. a. Devenir plus beau. Le temps est dit affiné et s'affiner lorsque les nuages se dissipent et que le ciel devient et plus clair et plus serein.

Affiner. v. a. Rendre plus fin. Cela se dit du chanvre dans les corderies des ports, lorsqu'on le passe sur des peignes serrés, afin de l'obtenir fin, beau, et propre à faire le fil avec lequel les voiles sont cousues, et quelques cordages sont composés.

Affleurer. v. a. Dans le style ordinaire, c'est réduire deux objets qui se touchent, à un même niveau. Dans la langue des marins, toute pièce de bois est dite en affleurer une autre, *to fay*, lorsqu'en touchant celle-ci, par quelque face que ce soit, elle n'en dépasse pas les bords. Ce mot est souvent employé comme synonime avec toucher ou être en contact.

Affolée. (Aiguille) ou folle, adj. On nomme ainsi l'aiguille d'une boussole, lorsque la force magnétique qui agit sur elle étant altérée ou détruite par quelque cause étrangère, ne l'oblige plus comme auparavant, d'affecter une situation constamment dirigée vers les poles magnétiques. Elle paroît alors presqu'indifférente à toute sorte de direction.—Souvent une aiguille aimantée n'est affolée que pour quelques instans; d'autres fois l'altération de sa force est si grande que l'aiguille ne revient plus d'elle-même à sa direction primitive lorsqu'elle en a été écartée.

Affourche. adj. et Affour. Titre distinctif d'une certaine ancre et de son cable à bord d'un vaisseau. On dit l'ancre d'affourche, le cable d'affourche de tel bâtiment. Voy. ancre, cable et affourcher.

Affourcher. v. a. *To moor across.* Un vaisseau est dit affourcher, lorsqu'après avoir mouillé ou laissé tomber une première ancre sur le fond de la mer, il en mouille une seconde. Souvent l'une sert à soutenir le bâtiment contre l'action du flux ou de la marée affluente, et l'autre contre le reflux. Quelquefois aussi les résistances réunies de ces deux ancres dont les pattes sont engagées dans le fond de la mer, servent à maintenir ce vaisseau contre l'effort violent ou d'un vent furieux ou d'une grosse mer; et comme dans cette réunion, les cables qui tiennent aux ancres forment alors entre eux une espèce de fourche, cet état des choses ou cette forme a sans doute fait donner, à cette manière d'opérer, le nom d'affourcher. — Des deux ancres qu'un vaisseau mouille pour être affourché, celle qui est la plus petite porte seule le nom d'ancre d'affourche, et son cable, nommé cable d'affourche, n'est que de 120 brasses. — Lorsque ces deux ancres doivent concourir ensemble à soutenir un vaisseau contre les efforts souvent réunis des lames et d'un vent violent, elles sont situées de manière que la ligne droite qu'on imagineroit menée de l'une à l'autre, est toujours perpen-

Digitized by Google

diculaire à la direction du vent régnant. — Comme ces deux ancres, par lesquelles un vaisseau est affourché, peuvent toujours être imaginées aux extrémités d'une ligne droite, qui a par conséquent une direction déterminée à l'égard des points principaux de l'horison, cette direction sert aux marins pour désigner la position actuelle ou nécessaire des ancres d'un vaisseau dans un mouillage particulier. — (Ils disent, par exemple, qu'un bâtiment est affourché NE et SO, lorsque l'une des ancres mouillées est au NE de la seconde. — C'est par de telles expressions qu'ils indiquent aux navigateurs comment ils doivent s'affourcher, ou situer leurs ancres dans des parages qui imposent l'obligation d'user de prévoyance ou de précaution contre les vents, ou les courans, ou la grosse mer habituelle, ou les marées. —) Un vaisseau a-t-il mouillé une première ancre? S'il s'en éloigne ensuite à la voile pour en venir mouiller une seconde dans un lieu convenable, alors c'est affourcher avec le vaisseau ou à la voile, *to moor across under sail.* — On distingue cette manière d'affourcher de celle qu'on nomme affourcher avec la chaloupe. Dans celle-ci le vaisseau a-t-il mouillé une première ancre, c'est sa chaloupe qui sert à transporter l'ancre d'affourche au-dessus du lieu qui lui est assigné, et arrivée là, cette ancre est alors jetée à la mer. — Lorsqu'un vaisseau est forcé de mouiller trois ancres, pour qu'elles se soutiennent ensemble contre les efforts qui tendent à l'entraîner, alors quelques marins disent qu'il est affourché en patte-d'oie ou en barbe de chat. — Si le lieu des deux ancres mouillées est bien ou mal choisi, alors un vaisseau est bien ou mal affourché.

Affraichir ou Fraîchir. v. n. Devenir plus frais ou plus fort. Cela se dit du vent qui affraîchit lorsque sa vîtesse, d'abord foible, reçoit de nouveaux accroissemens; et on dit, affraîche! pour exprimer le désir d'une augmentation modérée dans la force d'un vent régnant. (Le vent fraîchit ou affraîchit; les vents vinrent affraîchir.)

Affranchir. v. a. C'est à l'aide d'une ou plusieurs pompes, élever du fond d'un vaisseau, un volume d'eau plus grand que la mer environnante ne peut en introduire par les ouvertures accidentelles qui se sont faites à la carène. *To free, or to free a ship.*

Affrétement. s. m. Louage d'un bâtiment de mer et dont les conditions sont convenues avec le propriétaire, ou pour un voyage, ou pour un temps déterminé. *The chartering of a vessel.*

Affréter. v. a. Prendre à louage un bâtiment suivant des conditions particulières. *To freight.*

Affréteur. s. m. Titre distinctif d'une personne qui prend ou tient un bâtiment de mer à louage. *Freighter.*

Affut. s. m. *Carriage.* Un affût de bord ou un affût marin est une espèce de chariot destiné à porter un canon, pour en faciliter le service. Sa forme est représentée par *dset* (fig. 32, C.). Il roule sur quatre petites roues, et il sert soit à retirer le canon qu'il porte en dedans

Digitized by Google

du vaisseau, soit à le mettre en batterie ou au sabord *lm* en faisant sortir sa volée hors du vaisseau. — Le canon, dans cette figure, paroît monté sur son affût où il repose en *e* par ses tourillons. — Un affût garni est celui qui est fourni de tous les cordages, poulies et autres choses nécessaires pour l'emploi auquel il est destiné. — On donne, par extension, le nom d'affût aux bases des mortiers et des caronades, quoique leur forme soit totalement différente des affûts de canon.

Affuter. v. a. Aiguiser, rendre plus tranchant. C'est dans ce sens qu'on dit dans les chantiers des ports, affuter des outils, tels que haches, herminettes, ciseaux, etc. — Quelquefois, par une extension extraordinaire, on dit qu'on affute un canon lorsqu'on le place sur son affût.

Aganter. v. a. Atteindre ou attraper. Terme du style le plus familier. Un vaisseau est-il en arrière d'un autre bâtiment qui fuit devant lui? Si sa marche est plus rapide, et qu'il s'en approche sensiblement, ce vaisseau agante celui qui le précède. — Les marins se servent aussi de ce mot suivant l'acception des termes saisir et attraper.

Agréer. v. a. Voyez gréer, qui est un terme plus en usage, et plus généralement adopté. Il dérive d'agrès. Voyez aussi ce mot.

Agréeur. s. m. Voyez gréeur.

Agrener. v. a. *To bale the boat.* Vider l'eau qui se trouve accidentellement dans un canot ou une chaloupe.

Agrès. s. m. *All the riggings of the ship.* Nom collectif qui exprime l'assemblage des poulies, cordages, voiles et vergues qui sont nécessaires à un vaisseau pour qu'il soit susceptible d'être mu à l'aide du vent. Les mâts seuls ne sont pas compris sous cette dénomination générale, mais les haubans, les étais et les autres manœuvres dormantes ou courantes n'en sont pas exceptés.

Aide. s. m. *Mate.* Ce terme est en usage sur les vaisseaux et dans les ports pour distinguer des personnes dont l'emploi est de travailler à certains objets concurremment avec d'autres personnes, mais en sous-ordre. C'est dans ce sens qu'il faut entendre les titres d'aides, canonniers, charpentiers, calfats, voiliers, etc.

Aiguade. s. f. *Watering place.* Source d'eau douce située sur les bords de la mer, et qui peut facilement fournir aux approvisionnemens d'un vaisseau ou de plusieurs.

Aiguille s. f. Ce terme est employé avec plusieurs acceptions différentes : 1°. C'est le nom d'un petit bateau de pêche employé sur quelques rivières; 2°. on donne le nom d'aiguilles de carène, *out riggers*, à de longues et fortes pièces de bois qui servent à étayer les bas-mâts d'un vaisseau lorsqu'il est abattu en carène. Comme les puissances employées à incliner ce vaisseau latéralement sont appliquées près de la tête de ses mâts, c'est aussi dans cette partie qu'ils sont soutenus, du côté de l'inclinaison, par des aiguilles dont le pied repose sur le pont. Ces aiguilles de carène sont aussi nommées aiguilles de mâts. 3°. Il y a

Digitized by Google

des aiguilles d'éperon ou de taille-mer. *Upper part of the knee of the head.* Ce sont deux pièces de bois courbées avec grace et placées dans le plan diamétral du vaisseau, de manière qu'elles sont appuyées par une extrémité sur la face antérieure de l'étrave, immédiatement au-dessus du taquet *d* de la gorgère (fig. 1. P.). Elles s'élancent au-delà de l'étrave et en avant du vaisseau, et s'élèvent presque parallèlement l'une à l'autre jusqu'aux points *c* et *b* pour présenter un appui à la figure emblématique qui est placée ordinairement dans ces points extrêmes d'un bâtiment. Ornées de sculpture, ainsi que la pièce de bois qui remplit l'intervalle qui les sépare, elles servent à l'embellissement de l'éperon dont elles font partie. 4°. Une aiguille aimantée, *magnetical needle*, est un morceau d'acier trempé, auquel on a communiqué la vertu magnétique. La forme longue et étroite qu'on lui donne ordinairement, l'a fait dénommer aiguille, et la propriété qu'acquièrent ces aiguilles, lorsqu'elles ont été touchées par un aimant généreux *Load stone,* de se diriger vers les poles magnétiques de la terre, les a fait distinguer sous le nom d'aimantées. 5°. Il y a des aiguilles employées par les voiliers, pour coudre les laizes de toile dont les voiles sont composées, ainsi que les ralingues ou les cordages qui entourent et fortifient ces assemblages. Entre ces aiguilles, certaines sont nommées aiguilles à voile, aiguilles de tré ou de trévier, *sail needle*, Elles diffèrent par leur forme, des aiguilles communes. Celles-ci sont arrondies dans le sens de leur épaisseur et presque sur toute leur longueur. Les aiguilles à voiles, au contraire, sont cylindriques depuis le chas jusqu'au milieu de leur longueur, et l'autre partie est de forme pyramidale à trois faces triangulaires. Leurs dimensions sont variées, pour les rendre propres à différens ouvrages; et elles les font distinguer sous les noms d'aiguilles à grosse ralingue, *bolt rope needles* d'aiguilles à moyenne et à petite ralingue, *larger sail needle*, à œillet, à couture, *common serving needle.* Celles de ces aiguilles dont le chas est fait pour recevoir du merlin, sont nommées aiguilles à merliner. 6°. Enfin il y a des aiguilles de fanal, *lantern braces*, qui sont des barres de fer, fixées par une extrémité au couronnement d'un vaisseau et faites pour soutenir un fanal élevé qui est placé sur leur extrémité supérieure (fig. 3 et 6 V).

Aiguilletage. s. m. Faire un aiguilletage, c'est lier, attacher, réunir deux objets ensemble par le moyen d'un cordage plus ou moins fort et long, et qui, par cet usage, porte le nom d'aiguillette. Les poulies, (fig. 15, 17, 25, 26, 38, 39, M.) sont ainsi retenues dans les places où elles peuvent être utiles, par un aiguilletage, ou plutôt par une aiguillette qui passe dans leur estrope et qui les lie à des points fixes. — On voit des aiguilletages formés en *y* et *q* (fig. 43. M) pour réunir ou marier les extrémités d'une tournevire. — La figure 23. M en offre un semblable en *b*. — Lorsqu'un canon est à la serre, dans un vaisseau, (comme dans la fig. 32. C) sa volée est ordinairement ai-

Digitized by Google

guilletée à une boucle qui est fixée au-dessus du sabord et dans la muraille du bâtiment.

AIGUILLETTE. s. f. 1°. C'est le nom d'un petit cordage employé à faire un aiguilletage, c'est-à-dire, à lier deux objets l'un à l'autre ou l'un au bout de l'autre, ou l'un auprès de l'autre. On le nomme aussi aiguillette pour amarrage. *Knittles* ou *lashings*. Ses dimensions varient suivant son usage et les efforts qu'il est destiné à soutenir. — Lorsqu'un canon est à la serre, les bragues et les palans qui le contiennent, reçoivent un nouveau degré de tension, à l'aide d'une aiguillette particulière qui entoure, rapproche et serre étroitement toutes leurs branches. 2°. On désigne quelquefois sous ce nom une espèce de fouet, ou de cordage attaché à la tête d'une bosse. *Laniards of the stoppers*. (v. bosse). 3°. Il y a aussi des aiguillettes de carène, *Careening geers*, qui sont des bouts de corde avec lesquels on attache des caliornes, qui servent à abattre un vaisseau, soit à la tête des mâts, soit au ponton qui fait fonction de point d'appui pour produire cette inclinaison latérale d'un bâtiment. 4°. Enfin on donne le nom d'aiguillette de porque, *upper futtock riders*, à la dernière alonge, ou à l'alonge la plus haute, de certains couples nommés porques, qui sont faits pour fortifier intérieurement la carcasse d'un vaisseau. Si on examine la fig. 53. C, on doit remarquer dans l'intérieur du couple, qui y est représenté, un second couple *yapx*, qui lui est appliqué dans sa concavité, et sur les vaigres qui le recouvrent. Lorsque chaque branche d'une telle porque s'élève au-dessus du premier pont *b*, l'alonge qui, de chaque côté, sert à la prolonger, est la seule qui porte le nom distinctif d'aiguillette de porque.

AIGUILLETER. v. a. *To seize or to lash*. Attacher. C'est faire un aiguilletage (v. ce mot.) (Aiguilleter un palan, *to seize*; aiguilleter une poulie, *to frap or rack a tackle*; aiguilleter une cosse; aiguilleter un croc de palan, *to mousse a look*, etc.)

AIGUILLOTS. s. m. *Pintles*. On donne quelquefois ce nom aux gonds tels que *u* (fig. 59. C) dont le gouvernail est garni pour être attaché à l'étambot d'un vaisseau. Ils sont à cet effet introduits dans les fémelots, *googings* (*bec* fig. 58), qui sont fixés sur l'étambot par les branches *ab*, *cd*. Cet assemblage des aiguillots et des fémelots, qui est souvent désigné sous le nom général des ferrures du gouvernail, *hinges*, sert à faciliter le mouvement de cette machine importante, ainsi qu'à varier son obliquité à l'égard du plan diamétral du vaisseau, soit à tribord, soit à babord.

AILE. s. f. On donne ce nom quelquefois à un assemblage de planches dont la forme est longue, platte, peu épaisse et d'une largeur variée qui présente la figure de la semelle d'un soulier. Si cette ressemblance lui fait porter le nom de semelle, il reçoit aussi celui de dérive *lee board*, à cause de son usage pour diminuer la dérive des petits bâtimens. (v. dérive). — Il y a dans les tourets, qui, dans les corderies

Digitized by Google

des ports, servent à dévider du fil caret, des parties auxquelles on donne le nom d'ailes de touret. Ces ailes sont deux planches en croix, qui, placées dans des plans parallèles à l'extrémité de l'axe du touret auquel elles sont perpendiculaires, servent à maintenir sur le touret le fil dont on l'enveloppe. — Dans une armée navale, comme dans une armée de terre, on distingue des ailes, *wings of a fleet*. — Dans la cale d'un vaisseau, on nomme ailes de l'archipompe, *wings of the hold*, les espaces qui de chaque côté de l'archipompe séparent celle-ci de la muraille du vaisseau.

Ain. s. m. Hameçon. *Shark-hook*.

Air *de vent*, s. m. *Point of compass*. Tout rayon mené du centre de l'horison à un point quelconque de sa circonférence, est un air de vent. Entre ces rayons, il en est 32 qui sont distingués par des dénominations particulières. Ceux qui sont dirigés au nord, au sud, à l'est et à l'ouest, portent les noms de ces points cardinaux, et en les écrivant, on les désigne par les lettres initiales N, S, E, O. *North, south, east, west*. Les 28 autres qui, avec les premiers, partagent l'horison en 32 parties égales, reçoivent des noms assortis à leur position, relativement aux points N, S, E et O. Celui qui tient le milieu entre le N et l'E, ou le N et l'O; ou le S et l'E, ou le S et l'O; à un nom composé de ceux des airs de vent dont il est l'intermédiaire, On nomme ces airs de vent NE, ou NO, ou SE, ou SO : on prononce Nordai, Norrouai, Suai, Surroua. *North-east, North-west, South-east, Southwest*. Les mêmes considérations ont fait nommer NNE, NNO, ENE, OSO, ESE, ONO, SSE, SSO, ceux qui partagent également l'espace du N au NE, du N au NO, etc. *North-North-East; North-North-West*, etc.; et on prononce nornordai, nornorroua, ainordai, ouaisurroua, aisuai, ouanorroua, susuai, susurroua. Enfin les airs de vent placés à égale distance, du NNE et du N, du NNE et du NE, etc., reçoivent les noms de N 1/4 NE, *North-by east*; NE 1/4 N, *North-east by north*, etc.; et on prononce norquart nordai, nordai quart de nord, etc. Cette dénomination vient de ce qu'ils correspondent au quart de la distance qui sépare le N et le NE, le NE et le N, etc. — Lorsque la direction de la route d'un vaisseau, ou des lignes menées d'un observateur à des objets relevés, ne sont parallèles à aucun des airs de vent les plus voisins, alors on désigne leur position par l'un des airs de vent le plus voisin et par le nombre des degrés de l'angle qu'elle forme avec ce même air de vent. — Un vaisseau qui s'avance sur un de ces airs de vent est dit, faire tel air de vent, courir à tel air de vent, *to sail on N course*. — La position d'un objet est indiquée par les marins, en disant que cet objet est vu à tel air de vent, sur tel air de vent, ou qu'il est à tel air de vent.

Aire. s. f. *Way of a ship*. Vitesse d'un vaisseau. Ce mot peut tirer son origine du mot latin *area* qui veut dire espace; car la mesure de la vitesse d'un vaisseau est toujours l'espace qu'il parcourt dans l'unité de

Digitized by Google

temps. — Avoir de l'aire, c'est avoir de la vîtesse, *to have fresh way through the water*. — Un vaisseau doit prendre de l'aire, *to be under way*, aussitôt que le vent frappe dans ses voiles. — Pour gouverner facilement, il faut qu'il ait de l'aire, *steerage way*. — On doit donner de l'aire à un bâtiment, *to give the ship way* en faisant frapper le vent dans ses voiles; et on amortit son aire en diminuant l'action des puissances motrices.

Ajust. s. m. Nœud formé pour réunir et lier ensemble, ou les extrémités de deux cordages, ou les deux parties d'un cordage rompu.

Ajuster. v. a. Faire un ajust. (v. ce mot). — On dit aussi qu'on ajuste un jas, lorsqu'on en garnit la verge d'une autre : c'est établir de chaque côté, sur l'extrémité de la verge d'une ancre et perpendiculairement au plan de sa croisée, deux pièces de bois égales. Elles composent ensemble un jas, lorsqu'appliquées l'une sur l'autre elles sont réunies étroitement par des liens de fer qui ceignent cet assemblage en divers points de sa longueur. La fig. 19, M, présente les deux pièces séparées d'un jas, *stock*; et on les voit en *ab* (fig. 70) exactement assemblées et ajustées sur l'extrémité de l'ancre *cuni*.

Alarguer. v. a. S'éloigner d'une côte, d'un écueil; ou se mettre au large de tout objet dont on craint l'approche.

Alestir. v. a. Alléger. C'est débarrasser un vaisseau de tout ce qui peut gêner l'exécution d'un projet qu'il doit remplir. —. C'est aussi se disposer ou faire tous les préparatifs nécessaires pour parvenir au but d'une opération.

Aligner. v. a. Ranger, diriger sur une ligne donnée. Lorsqu'on construit un vaisseau, les sabords d'une batterie sont distribués et placés suivant la courbure longitudinale du pont. Les préceintes et les bauquières ont aussi un contour analogue à cette courbe; et ranger ainsi les sabords, diriger ainsi le cours des préceintes et des bauquières ou de ces ceintures d'un vaisseau, c'est les aligner en tonture.

Alizé. ad. Noms de certains vents réguliers, qui, dans l'étendue de la zone torride, soufflent presque constamment pendant toute l'année de la partie de l'est vers l'ouest. On les nomme vents généraux dans le sud de la ligne. — D'autres les distinguent sous le nom de vents de commerce, *trade winds*.

Allége. s. f. *Craft or lighter*. Petit bâtiment dont le nom est tiré de son usage; car il est ordinairement employé à recevoir et à porter momentanément une partie de la charge des vaisseaux en armement ou en désarmement; ou en d'autres positions. Il sert à alléger un bâtiment, lorsque les circonstances obligent de diminuer son tirant d'eau.

Alléger. v. a. Décharger d'un certain poids. Alléger un bâtiment, *to lighten a ship*, c'est diminuer sa charge, soit afin qu'il puisse mieux marcher, soit pour qu'il navigue plus sûrement dans une mer peu profonde. — Alléger un cable, un grélin, etc., *to buoy up a cable*, c'est

faire



Digitized by Google

faire soutenir une partie de leurs poids par des puissances convenables qui sont appliquées en divers points de leur longueur. Des corps flottans sont quelquefois employés pour soulever en quelques points le cable d'une ancre mouillée, lorsqu'au fond de l'eau, il traîne sur des rochers ou des récifs qui peuvent le déchirer ou le détruire. — On allége une tourne-vire ou des manœuvres, en déchargeant d'une partie de leurs poids les surfaces sur lesquelles elles frottent dans leur mouvement. On allége une écoute, une cargue, une drisse, un bras, etc., en aidant à leur faire surmonter la résistance que le frottement leur oppose dans les poulies et dans tous les lieux où passent ces manœuvres.

Allure. s. f. *Trim*. Manière d'aller ou de marcher, ou de se comporter à la mer. Les allures d'un vaisseau sont des qualités habituelles qu'on lui reconnoît dans la pratique. — Il a de belles allures, lorsque par un vent donné, et dans des mers plus ou moins grosses, soit qu'il aille vent arrière, largue, ou au plus près, il acquiert une vîtesse convenable sans être tourmenté par des mouvemens durs, brusques ou précipités. — Il n'a pas des allures douces, lorsqu'une mer agitée lui communique habituellement des mouvemens d'oscillation ou des tangages et des roulis qui altèrent les liaisons de toutes ses parties, et qui fatiguent ses mâts.

Almadie. s. f. Nom de certaines barques plus ou moins grandes, dont l'usage est adopté dans les Indes et sur la côte de Guinée.

Alonge. s. f. Pièce de bois employée pour alonger ou prolonger une autre pièce de bois. — Dans un vaisseau chaque couple a des alonges *futtock timbers*, qui sont des pièces placées à la suite des varangues et des genoux pour former ses deux branches et leur donner une longueur convenable. Telles sont (fig. 89. C.) les pièces *eg* placées au bout de la varangue *aoc*, *fh* mise à la suite du genou *df*, et les autres pièces *gi*, *hk*, *il*, *hm*, qui composent ensemble une branche du couple représenté dans cette figure. Ces alonges sont distinguées, d'après leur rang, par les noms de première alonge, 2e, 3e, 4e, 5e, et alonge de revers, *top timber*. Cette dernière *km* est ainsi dénommée parce que sa partie supérieure *lm* se recourbe dans un sens opposé à la courbure de sa partie inférieure *lk*, et présente sa convexité à l'intérieur du couple. — Dans une porque, qui est aussi une espèce de couple, on nomme alonges de porque, *futtock riders*, toutes les pièces qui, mises bout-à-bout, en composent les branches avec sa varangue et ses genoux. — A l'extrémité des estains (fig. 60. C.) *lg* ou *kg*, on établit une pièce telle que *ki* de chaque côté, et qui est nommée alonge de cornière, *top timber of fashion-pieces*. — Dans la composition de la partie extrême et antérieure du corps d'un vaisseau (fig. 38. C.), il y a des pièces *t* qui sont placées verticalement à la suite l'une de l'autre pour former sa hauteur, et qui portent le nom d'alonges d'écubiers. *Hawse pieces*. Pressées et multipliées elles remplissent l'espace qui reste entre l'étrave et le dernier couple de l'avant; et leur dénomination vient de

Digitized by Google

ce que les trous ou les écubiers *d* et *i* sont percés dans ce même espace. Celles de ces alonges, qui sont accollées à l'étrave sur chacune de ses faces collatérales, reçoivent le nom d'apôtres, *knight heads or bollard timbers.* — Il y a aussi a l'arrière d'un vaisseau, et dans sa poupe, des alonges de tableau ou de poupe *taffarel timbers;* ce sont des pièces qu'on voit en place (fig. 2. P.), et qui s'élèvent du second pont aux points *q*, *i*, 2, *n*, et pour servir de prolongement aux montans de voûte jusqu'au couronnement *nm*. — Enfin, plusieurs autres pièces de bois nommées alonges, entrent dans la composition des marsouins de la courbe de capucine, des jumelles et des pièces de mât pour servir à leur donner une longueur convenable. Voyez ces derniers mots.

Alonger. v. a. Développer ou étendre un cordage suivant sa longueur, c'est l'alonger, *to stretch.* — Alonger un cable, *to haul up a range of the cable on deck,* c'est étendre sur le pont d'un vaisseau une partie de la longueur totale de ce cable, afin qu'entraîné par l'ancre à laquelle son extrémité est attachée, il puisse la suivre sans obstacle, jusqu'au fond de l'eau, au moment où elle est mouillée. — On alonge des drisses, des écoutes et d'autres manœuvres, afin que rangées dans cet ordre, elles puissent au besoin être employées sans embarras. — Alonger une ligne ou la ligne sur laquelle est rangée une armée navale, c'est ajouter à sa longueur en augmentant la distance réciproque des vaisseaux qui la composent. — Alonger un vaisseau, c'est augmenter sa longueur en le coupant transversalement au milieu, et en introduisant une nouvelle tranche moyenne, plus ou moins épaisse, entre ses parties extrêmes avec lesquelles on la réunit sur une quille commune. Cette opération est faite quelquefois dans les ports marchands, pour composer un bâtiment d'une plus grande capacité, et lorsque les réparations dont il a besoin pour aller à la mer, sont assez considérables pour qu'un tel changement n'augmente pas extraordinairement les dépenses qu'elles entraînent. — Alonger un cordage, une manœuvre, c'est aussi en produire l'alongement en les tirant fortement dans le sens de leur longueur à l'aide d'un cabestan. On fait éprouver ces efforts ou cette tension préparatoire aux étais, haubans, galhaubans avant de les employer; à tous les cordages destinés à devenir des estropes de poulies, ainsi qu'à tous ceux qui, dans l'usage, peuvent éprouver une extension nuisible par ses conséquences. Ces efforts sont tels qu'ils font casser la mèche de toutes les aussières à quatre torons. — Le mot alonger conserve d'ailleurs, dans la marine, toutes les autres acceptions qu'il peut avoir dans la langue commune.

Alumelles. s. f. Plaques de fer dont on tapisse les deux faces verticales des trous quadrangulaires qui sont pratiqués dans la tête d'un gouvernail, ou d'un cabestan, ou d'un guindeau, afin que les barres qui servent à mouvoir ces machines, et dont les extrémités sont introduites dans ces trous, puissent trouver dans ces alumelles un appui

Digitized by Google

moins susceptible que le bois, de changer de forme et de résistance.

Amaigrir. v. a. Rendre moins épais. Amaigrir une pièce de bois, c'est la travailler pour diminuer son épaisseur.

Amariner. v. a. Ce terme est employé dans deux sens très-différents. — Amariner un vaisseau, une prise, *to man a prise*, c'est en prendre possession lorsqu'il a été forcé de se rendre, soit après un combat, soit parce qu'il a été enveloppé par des forces supérieures. Amariner n'est donc qu'une prise de possession, et quelquefois un bâtiment qui s'est rendu à son ennemi, ou qui a annoncé reconnoître un vainqueur en amenant son pavillon, ne peut être amariné à cause de la grosse mer qui en empêche l'accès; ou parce qu'on ne peut l'armer d'un assez grand nombre d'hommes pour le garder et le conduire. — Amariner un homme, un équipage, c'est l'habituer à la mer. C'est l'accoutumer à marcher d'un pied sûr, malgré les mouvemens continuels d'un vaisseau, à monter dans tous les temps au haut des mâts, au bout des vergues, à exécuter enfin tous les travaux d'un marin. C'est même plier sa constitution à l'état d'homme de mer; et un homme est amariné lorsque son état physique est affermi contre ces mésaises qu'éprouvent ordinairement ceux que la mer ballote pour la première fois.

Amarque. s. f. Voyez balise qui est synonyme et plus en usage. Cependant quoique destinées l'une et l'autre à marquer des écueils ou à guider les vaisseaux, l'amarque semble exprimer particulièrement ces tonneaux qu'on tient flottans au-dessus d'un danger, tandis que les balises sont des bois élevés verticalement ou sur le rivage, vis-à-vis d'un banc, d'un rocher, ou sur les écueils mêmes qu'ils doivent indiquer.

Amarrage. s. m. Ligature ou réunion étroite de deux objets, par le moyen d'un cordage. *Seizing, or lashing.* — On fait un amarrage *to seize*, lorsqu'à l'aide d'une corde, on enveloppe de plusieurs tours et on serre étroitement l'un contre l'autre deux cordages parallelles. — L'amarrage d'une poulie est la ligature de deux branches de son estrope ou du cordage qui lui sert de ceinture. — Le bout d'un cable qui passe dans l'arganeau *c* d'une ancre, (fig. 70. M.) est arrêté sur lui-même par des amarrages *s*, ou par des ligatures diverses qui l'empêchent de sortir de cet anneau. — Le bout d'un hauban qui entoure un cap de mouton (fig. B et 87. M.) est lié sur lui-même en *e* par trois amarrages, dont l'un est en étrive et les autres à plat. Le premier est placé près du cap du mouton. Là, le hauban est croisé par le bout qui ceint le cap du mouton, et l'amarrage est fait sur la croisure. Pour maintenir fortement les choses dans cet état au-delà de ce premier amarrage, le bout prolonge le hauban auquel il reste parallelle, et il lui est réuni étroitement par un petit cordage qui les enveloppe

Digitized by Google

ensemble de plusieurs tours pressés, pour former ce qu'on nomme un amarrage à plat. — La fig. 30. M. présente l'amarrage ou la ligature d'un taquet sur un haubau. — Dans la fig. 35. M. on voit un fouet attaché à l'estrope d'une poulie, et ce fouet sert à fixer cette poulie sur un cordage quelconque. Ce dernier genre d'amarrage est connu sous le nom d'amarrage à fouet. — Comme il y a de petits cordages travaillés dans les corderies des ports, pour être employés uniquement à faire ces ligatures, on les nomme lignes d'amarrage. — L'action d'amarrer un vaisseau dans un port, ou l'état d'un vaisseau considéré comme amarré dans un port, c'est-à-dire, comme fixé dans un point déterminé de ce port, porte aussi par extension le nom d'amarrage d'un vaisseau. Cet amarrage est fait à l'aide de gros cordages, nommées cables d'amarrage, qui, attachés par une extrémité, ou au fond de la mer, ou sur le rivage, servent à retenir un vaisseau en repos, dans une place désignée.

Amarre. s. f. *Fast*. Cordages ou chaines employés à maintenir un objet dans un même lieu, ou à varier ses positions. — Un vaisseau sur quatre amarres est celui qui est arrêté sur un point de la mer par quatre gros cordages, dont deux *head-fast* le retiennent par l'avant, tandis que deux autres *stern-fast* s'opposent au déplacement de sa poupe. C'est ainsi que les grêlins, les cables, les chaînes, qui, à l'aide des ancres ou d'autres points d'appui, enchaînent un vaisseau dans un mouillage, sont aussi nommés ses amarres; et le vaisseau est ainsi sur ses amarres, *to be moored*.—Les amarres de port *moorings* sont celles qui servent à retenir les vaisseaux dans les ports. — Des cordages nommés amarres servent aussi à mouvoir un vaisseau dans un port, ou à le faire changer de place; et leur destination particulière ou leur position relativement aux différentes parties du vaisseau, les fait distinguer par des noms particuliers. Les amarres de bout, *head-fast*, ou de poupe, *stern-fast* sont celles qui, placées à l'avant ou à l'arrière d'un vaisseau, tendent à le mouvoir dans sa longueur. Il y a aussi des amarres de travers, *breast-fast*, qui sont dirigées perpendiculairement à cette même longueur; il y a encore des amarres de retenue qui sont nommées ainsi à cause de leur usage. Enfin les cablots ou petits cables, et les aussières, sont les amarres des canots et des chaloupes, lorsque dans ces bâtimens ils ont la même destination que les amarres dans les vaisseaux.

Amarrer. v. a. Attacher ou lier une chose à une autre. — Quelquefois c'est faire généralement un amarrage. Voy. ce mot. — Quelquefois aussi c'est arrêter, maintenir une manœuvre ou un cordage dans l'état de tension qu'on lui a donné, ou qu'il a reçu. On y parvient, ou on amarre ce cordage *to hitch or to belay*, en lui faisant faire plusieurs tours sur un taquet tel que celui des figures (30, 36, 41, 50, 69. M). Amarrer bonnemain un tel cordage, c'est l'attacher en lui

Digitized by Google

conservant toute sa tension, et par conséquent en le tenant ferme avec la main sans le lâcher, pendant qu'on est occupé à le fixer. — Faire l'amarrage d'un palan, c'est l'amarrer *to rack*. — Amarrer un vaisseau *to moor*, c'est l'arrêter fortement dans un lieu, par des cordages, qu'on nomme alors ses amarres. C'est ainsi qu'un vaisseau au mouillage et affourché, est dit être amarré. — Un bâtiment est aussi amarré, lorsque des cordages le retiennent attaché, ou à un quai, ou à un ponton, ou à un autre bâtiment. — Le commandement d'amarrer une manœuvre se fait par le seul mot amarre ! *Hitch ! or Belay !* — Dans un vaisseau, les canons et tous les objets mobiles sont saisis ou amarrés, afin que les tangages ou les roulis ne puissent produire leur déplacement. — Dans l'administration de la justice, à bord des vaisseaux, on fait quelquefois amarrer, c'est-à-dire, attacher sur un canon, un homme qui a mérité d'être fustigé.

Amatelotter. v. a. Accoupler des matelots. *To meet together*. Associer deux à deux les hommes qui composent l'équipage d'un vaisseau. C'est donner à chacun un compagnon, avec lequel il a un hamac ou un lit commun. Cet arrangement n'annonce pas que deux hommes couchent ensemble dans chaque lit; mais que la moitié de l'équipage étant de service ordinairement pour veiller aux manœuvres et à la conduite du bâtiment, l'un des matelots de chaque association repose, tandis que son matelot est de garde ou de quart.

Amener. v. a. Abaisser. Lorsqu'on fait descendre des vergues, de la hauteur à laquelle elles sont ordinairement placées dans un vaisseau, en les faisant glisser le long de leur mât respectif, c'est les amener. Si elles portent des voiles déployées, c'est amener ces voiles, *to strike sails, to lower sails*. Mais on n'amene que les voiles hautes telles que les huniers, les perroquets, lorsqu'on veut les soustraire à l'impulsion du vent. Les voiles basses sont seulement carguées ou retroussées dans ce même dessein, sans qu'on abaisse ou amene leur vergues. Comme le poids des vergues et des voiles, suffit pour les faire baisser, en laissant agir leur seul pesanteur; souvent on les laisse descendre en les abandonnant entièrement et tout d'un coup à l'action de cette puissance, alors c'est amener en paquet, *to lower cheerly;* souvent aussi on modère leur descente et c'est alors amener en douceur, *to lower handsomely*. — Lorsqu'une voile haute fait un trop grand effet, on abaisse quelquefois sa vergue jusqu'à la moitié de la hauteur de son mât particulier : et alors on dit que cette voile est amenée à mi-mât. Quelquefois aussi on baisse sa vergue jusqu'à ce qu'elle repose sur la tête du mât inférieur, et dans cet état c'est amener cette voile sur le ton, *to lower on the cap*. — Chaque mât vertical d'un vaisseau, étant composé de plusieurs mâts partiels placés à la suite les uns des autres, si on abaisse l'un de ces mâts partiels élevés, c'est l'amener. On amène ainsi un mât de hune, un mât de perroquet. — On amène les voiles d'étai, les focs, parce que pour déployer ces voiles il faut les

Digitized by Google

élever, et qu'on les soustrait au vent en les abaissant, ou en les abandonnant à leur poids qui les fait glisser le long des cordes qui les soutiennent par des anneaux. — Comme une flamme, un pavillon, sont des signaux de convention, ou des marques de distinction, qu'on élève pour les faire connoître, on les abaisse lorsqu'ils ne sont plus nécessaires et c'est alors les amener, *to strike an ensign, to haul down a signal.* Ainsi un vaisseau annonce qu'il reconnoît un vainqueur, en amenant le pavillon national sous lequel il a combattu, ou qui étoit déployé sur sa poupe pendant le combat. On dit alors simplement que ce vaisseau a amené. De là vient qu'en attaquant un vaisseau ennemi sur lequel on a une supériorité décidée, on lui crie amène? *amain?* Lorsqu'il a baissé son pavillon, on dit, qu'il a amené, qu'il a été forcé d'amener, ou de se rendre; et lorsqu'on veut désigner le bâtiment qui l'a vaincu, on dit qu'il a amené à tel bâtiment, ou que tel bâtiment l'a fait amener.

Amener. v. a. Ce terme qu'on prononce comme celui qui précède, en diffère totalement par l'acception. Il exprime un rapport de position entre un vaisseau et des objets extérieurs. — Lorsqu'un vaisseau qui s'avance dans l'espace, parvient à relever un autre bâtiment, ou un objet quelconque sur une certaine direction, il est dit l'amener a tel air de vent. — Il amène un objet par son travers, lorsqu'il parvient à l'apercevoir sur une ligne perpendiculaire à sa longueur ou à celle de sa quille. — Les instructions publiées ou données à tout vaisseau pour indiquer l'entrée d'une baie, d'un havre, le lieu d'un mouillage, une route à suivre pour éviter des dangers, etc. présentent souvent pour direction, qu'il faut amener deux objets désignés l'un par l'autre; et cela veut dire qu'un vaisseau doit se placer de manière que ces deux objets extérieurs paroissent, du vaisseau, être rangés sur une même ligne; *to bring two marks in one.*

Amers. s. m. *Land-marks.* Objets très-apparens, visibles à de grandes distances, choisis parmi ceux que présente une côte, et désignés particulièrement pour servir à diriger les vaisseaux qui viennent de la mer, et à leur faire reconnoitre, ou un port, ou un mouillage, ou une route sure, ou des dangers cachés sous l'eau. — Des instructions particulières annoncent aux navigateurs les airs de vent, ou les directions, sur lesquelles ils doivent relever ces objets, lorsqu'ils se proposent de se rendre à tel lieu déterminé.

Ami. s. m. Titre général par lequel, en temps de guerre, on distingue les bâtimens qui appartiennent à des nations alliées ou amies; un vaisseau ami se fait reconnoître tel, par des signaux de convention; *ship in amity.*

Amiral. s. m. *Amiral.* En France, c'étoit le titre d'un grand officier qui étoit le chef principal de la marine, ainsi que de la justice et police navales. L'amiral de France donnoit des commissions de capitaines de la marine marchande, des sauf-conduits, des passeports, des

Digitized by Google

congés, et sa signature étoit apposée à toutes les Ordonnances du Roi relatives à la marine. Cette charge a été supprimée.—Le Grand-Amiral est un des grands dignitaires de l'Empire français. — Dans une armée navale, le vaisseau qui a le pavillon de commandement porte le nom d'amiral *flag-ship*, et le commandant lui-même, celui d'amiral, *flag-officer*. — Dans un port, il y a toujours un vaisseau qui a le nom d'amiral, *guard-ship*, parce que c'est à son bord seul qu'est déployé le pavillon de commandement. On y passe les revues et on y établit le principal détachement de la garde du port. — Le premier canonnier et le premier pilote, dans un port de Sa Majesté, sont distingués des autres personnes de la même classe par les noms de canonnier amiral, pilote amiral. — A la côte de Terre-Neuve, le nom d'amiral de la pêche est celui du bâtiment pêcheur qui arrive le premier à cette île.

Amirauté. s. f. *Admiralty-Court*. Tribunal où la justice étoit rendue, au nom de l'Amiral de France, dans toutes les affaires contentieuses qui sont relatives à la Marine marchande, soit en matière civile, soit en matière criminelle. L'Amirauté avoit des Siéges et des Bureaux dans les ports de France pour maintenir et percevoir les droits de l'Amiral. Ces Cours ont été supprimées. Les Tribunaux de commerce sont saisis d'une partie de leurs attributions.

Amolette. s. f. Trous quadrangulaires qui sont percés dans la tête d'un cabestan (fig. 28 et 29. C) ou d'un gouvernail, ou d'un guindeau pour recevoir une extrémité de chaque barre employée à faire tourner ces machines.

Amont. Terme relatif. Le vent d'amont est celui qui semble venir directement des côtes vers la mer. — Dans le cours d'une rivière un bâtiment est en amont d'un autre, lorsque les eaux de la rivière descendent du premier vers le second.

Amortir v. a. Retarder le mouvement. On amortit l'aire d'un bâtiment en diminuant sa vîtesse par des degrés plus ou moins grands, jusqu'à ce qu'elle devienne nulle.

Amortir. v. n. *To be neaped or sewed*. Cesser de flotter. Un vaisseau amortit dans un port ou sur le fond de la mer, ou dans un lieu quelconque, lorsque l'eau n'est plus en assez grande quantité pour le tenir flottant; alors sa carene repose sur le fond même. Cela arrive dans certains ports à toutes les marées, parce qu'au reflux la mer se retire de la côte; dans d'autres les vaisseaux n'amortissent au reflux que pendant les syzigies.

Amortissement. s. m. État d'un vaisseau qui reste échoué, ou qui a cessé de flotter par la seule retraite de la mer.

Amplitude magnétique. s. f. C'est l'arc de l'horison compris entre le point d'est ou d'ouest marqué sur la boussole, et celui du lever ou du coucher apparent d'un astre. — Ces points E et O sont relatifs à la direction de l'aiguille aimantée et sont par conséquent éloignés des

Digitized by Google

vrais points E et O du globe, de toute la variation ou de toute la déclinaison locale de l'aimant.

Ampoulette. s. f *Watch-glass.* Petite fiole de verre de forme conique. Deux ampoulettes jointes par leur sommet qui est ouvert pour leur communication réciproque, composent un sablier ou une de ces horloges qui sont en usage à la mer pour les besoins journaliers. Du sable très-fin coule d'une ampoulette dans l'autre; et la durée de l'écoulement total ayant été déterminée davance, donne la mesure d'un certain intervalle de temps

Amure s. f. *Tack of the sail.* Cordage attaché au coin inférieur d'une voile et qui ne porte le nom d'amure que parce qu'il est uniquement employé à étendre une voile, du côté d'où vient le vent. Une telle amure est fixée à chaque coin inférieur des basses voiles d'un vaisseau, et lorsque la direction du vent s'éloigne de celle de la route proposée d'un vaisseau, on en fait usage pour porter le coin de chacune de ces voiles déployées, c'est-à-dire celui qui se trouve du côté du vent, en avant du mât auquel chaque voile appartient. Dans le vaisseau représenté (fig. 1. A) la misaine et la grand-voile sont orientées obliquement à la quille et le coin inférieur de ces voiles, où le point du vent, est porté et retenu en avant du mât de misaine ainsi que du grand mât, par un cordage nommé pour la première, amure de misaine, *fore-tack*, et pour la seconde, grande amure, ou amure de grand-voile, *main-tack*. L'usage de ces amures et leur position à l'égard du vent, lorsqu'elles sont employées, ont fait adopter par les marins des phrases particulières pour exprimer l'état de leurs voiles déployées, et les changemens qui peuvent le faire varier pendant la course d'un bâtiment. Un vaisseau court, les amures à tribord ou à babord, tribord ou babord amures, *to lead on the starboard or larboard tack*, lorsque le point du vent des basses voiles est porté en avant des basmâts, par le moyen de leur amure, du côté du vent, à tribord ou à babord. — Un vaisseau change d'amures, ou change ses amures, ou prend les amures sur l'autre bord, *to change from one tack to another*, lorsqu'après avoir couru, les amures à tribord par exemple, on le fait tourner sur lui-même pour qu'il présente au vent le côté de babord qui auparavant étoit sous le vent ou à l'abri du vent; et pour que les amures de babord soient employées comme l'étoient celles de tribord. — Comme les amures peuvent porter les points inférieurs des basses voiles, plus ou moins en avant de leur mât respectif; le premier degré d'obliquité qu'elles servent à donner aux voiles, à l'égard de la quille, est exprimé, en disant alors qu'un vaisseau a les amures sur bord, *to have the tacks on board.* — L'amure des basses voiles dans les grands bâtimens est ordinairement double, afin qu'à l'aide de poulies, on puisse plus aisément orienter ces voiles qui, par leur étendue et suivant la force du vent, opposent souvent une grande résistance au succès de cette opération. — Quelquefois l'amure ordinaire est accompagnée d'une

Digitized by Google

amure simple qu'on nomme fausse amure et qui est destinée à suppléer la première au besoin — Les voiles d'étai, d'artimon, les focs, et les bonnettes, ont aussi une amure; c'est un cordage qui est fixé à un coin inférieur, et employé à porter ce point au vent de tous les autres points de leur surface. *Tack of a stay sail; tack of a mizen-sail; tack of a studding-sail.* L'amure de quelques bonnettes basses étant à plusieurs branches, porte le nom d'amure en patte d'oie.

Amurer. v. a. *To bring a board; to haul a board the tack of a sail; to get on board.* Fixer du côté du vent et sur le bord d'un vaisseau, en avant du mât qui porte une basse voile, le point ou coin inférieur d'une telle voile. C'est dans ce sens qu'on dit amurer la grand-voile. *To board a main tack?* amurer sur tel bord, *to be upon the starboard or larboard tack,* exprime aussi le côté tribord ou babord sur lequel les basses voiles sont amurées, ainsi que le flanc du vaisseau qui est exposé au vent. Les basses voiles de la fig. 1. A, sont amurées à tribord. — Le commandement d'amurer se fait par le seul mot amure? Et si on veut désigner la misaine à ceux qui doivent exécuter cet ordre, on dit amure la misaine? ou amure misaine? *A board fore-tack?*

Ancettes. s. f. V: pattes de bouline, *cringles.*

Ancrage. s. m. Quelquefois ce mot signifie un lieu du fond de la mer sur lequel les vaisseaux peuvent jeter l'ancre pour les mouiller ou les arrêter sûrement; mais dans ce sens on dit plus souvent mouillage, *anchorage.* Ce mot ancrage est employé plus particulièrement pour désigner certains droits qui sont connus sous le nom de droits d'ancrage, et qui doivent être payés par les bâtimens qui viennent mouiller dans les ports ou hâvres, ou même sur les côtes de certaines nations maritimes. Le droit d'ancrage, *keelage, or duty of anchorage,* est le prix d'une permission de jeter l'ancre.

Ancre. s. f. *Anchor.* Machine de fer *inue* (fig. 70. M) qui est formée d'une verge *cn*, au bout de laquelle sont soudées deux branches fortes et recourbées *nu* et *ni*, terminées par des pattes larges, minces et pointues, *um.* On la jette sur le fond de la mer pour servir à maintenir un vaisseau dans une situation convenue et choisie, par le moyen d'un gros cordage nommé cable, qui tient par une extrémité *sco* à l'anneau *c* de l'ancre, et par l'autre au corps du vaisseau. Les parties d'une ancre ont chacune un nom distinctif. L'anneau *c* est nommé l'arganeau; *cn* est la verge; *nm* est un bras; *um* est une patte et sa pointe *u* est le bec, tandis que les autres angles tels que *m* sont nommés ses oreilles. Le point *n* de réunion entre les bras et la verge, est le collet. Cet instrument de fer ne peut être employé avec succès, qu'autant qu'il est garni près de l'arganeau de deux pièces de bois *ab* assemblées sur l'extrémité de la verge, et dont la longueur *ab* est toujours perpendiculaire au plan de la verge et des bras. Cet assemblage *ab* est nommé jas, et son effet est de forcer l'ancre, après sa chûte, de présenter une patte au fond de la mer afin qu'elle le morde promptement, et s'y tienne fixée,

Digitized by Google

autant que peut le permettre la ténacité de ce fond (Voyez tous ces mots). — Parmi les ancres inégales dont un vaisseau est pourvu pour un voyage, et dont le nombre est de six ordinairement, la plus forte est nommée grande ancre, *sheet anchor*, ou ancre de miséricorde; il y a ensuite les ancres de bossoir ou de poste, *bowers, or bow anchor*, et l'ancre de veille, *anchor that is a cock bill*, qui diffèrent un peu de la première. D'autres ancres nommées ancre à jet ou de touée *kedges*, sont fort inférieures aux précédentes, et reçoivent leur nom de la facilité qu'on trouve à les employer. Les ancres de bossoir sont ainsi désignées parce qu'elles sont préparées pour le premier besoin et placées sous chaque bossoir. L'ancre de veille également prête à servir est traversée ou placée le long d'un porte-hauban de misaine, tandis que les ancres à jet font le pendant par leur établissement le long du porte-hauban opposé. — Comme l'une des ancres d'un vaisseau est nommée grand-ancre, celle qui est la plus forte après elle est aussi nommée seconde ancre, *best bower anchor*. — Lorsque les ancres d'un vaisseau sont mouillées, elles reçoivent des noms qui les distinguent suivant leur position. Une ancre de flot, *flood anchor* ou de jusan, *ebb anchor* est celle qui retient un vaisseau contre les efforts de la marée montante ou descendante. — Une ancre de terre, *shore anchor*, ou du large, *sea anchor*, est celle qui est placée entre la terre et le vaisseau; ou au-delà du vaisseau du côté de la mer. L'ancre d'affourche a été désignée au mot affourche, *small bower anchor*. On nomme encore ancre d'empenelle, *small anchor kedge*, celle qui, liée à une plus grosse ancre, sert à mieux assurer la position d'un vaisseau, par la nouvelle résistance qu'elle éprouve à labourer le fond de la mer sur lequel elle est mouillée. Voy. empeneller. Enfin il y a des ancres borgnes. Elles portent cette dénomination parce qu'elles n'ont qu'une seule patte, et un anneau occupe le lieu de la branche opposée. Elles ne sont en usage que dans les mouillages où la mer a peu de profondeur; et si une patte est supprimée, c'est parce qu'elle pourroit endommager les carennes des vaisseaux qui, dans leur route, passeroient directement au-dessus de cette ancre. — Dans l'usage des ancres il y a des expressions qui servent à désigner des circonstances particulières. Une ancre au bossoir, *anchor at the cat-head*, est celle qui est suspendue au bossoir. — Une ancre est à pic, *a peek*, lorsque le cable par lequel elle tient au vaisseau a une direction verticale. Une ancre qui laisse ou qui quitte le fond *anchor that is a trip*, est celle qui cesse de mordre le fond; et une ancre qui tient bon, *anchor that holds well*, est celle dont la patte est solidement engagée dans le fond de la mer. — Une ancre qui chasse, *that comes home, that loosens from its hold*, est celle dont la patte laboure le fond lorsqu'une force supérieure entraîne le vaisseau qu'elle doit arrêter. — Une ancre qui tourne sur sa verge, *gimbleting anchor*, est celle qui, dans une position mal assurée, se couche successivement sur sa croisée et sur son jas. On dit enfin être à l'ancre, *to ride an*

Digitized by Google

anchor; être sur deux ou trois ancres, lorsqu'on est sur un vaisseau qui est retenu par une, deux ou trois ancres, mouillées sur divers points du fond de la mer.

Ancrer. v. n. Jeter l'ancre, *to anchor.* (Voy. mouiller).

Andaillots. s. m. Espèce d'anneau qui est représenté (fig. 3 M). On garnit d'un anneau semblable chaque œillet fait à des voiles triangulaires, telles que *abc* (fig. 83. M) le long du côté *ab* qu'on nomme leur guindant. On en garnit aussi le guindant des voiles représentées (fig. 82 et 84. M), c'est-à-dire des focs et des voiles d'étai; et leur usage est pour faciliter le développement de ces voiles, le long des étais ou des drailles qui passent dans ces anneaux qu'on nomme aussi bagues. On voit (fig. 1. A) ces voiles déployées.

Anémomètre. s. m. Machine qui sert à mesurer la force du vent

Anges. s. m. Si on imagine un boulet partagé en quatre parties égales, dont chacune tient à l'extrémité d'une lame de fer, et que ces lames réunies par l'autre extrémité, passent dans un anneau mobile qui leur permet de faire l'évantail, on aura l'idée d'un ange; et on jugera aisément que de telles machines lancées par un canon, au travers du gréement d'un vaisseau, doivent en couper les cordages, les voiles et les poulies.

Anguillers. s. m. *Limber-holes.* Cannelure pratiquée sur la face extérieure de chaque couple d'un vaisseau à peu de distance de la quille et presque parallèle à sa longueur. Leur suite forme un canal longitudinal qui règne depuis l'avant jusqu'à l'arrière, et les planches ou bordages dont on le recouvre extérieurement, le rendent propre à conduire au pied des pompes les eaux qui se répandent à l'arrière ainsi qu'à l'avant d'un vaisseau. — Les clefs qui sont placées entre les varangues, soit dans le milieu de leur longueur, soit à leur extrémité, portent aussi une cannelure qui reçoit le nom d'anguillers, et qui facilite ou la descente de l'eau des parties hautes du vaisseau, ou leur passage du côté de babord à celui de tribord et réciproquement.

Anguilles. s. f. On donne quelquefois ce nom à certaines parties du berceau dans lequel un vaisseau est lancé à l'eau, après qu'il a été construit; mais leur nom, le plus généralement adopté, est celui de coittes. *Ways, or buildge ways.*

Anneau. s. m. *Ring.* Cercle qui est fait ou en fer, *iron cringle,* ou en bois, *hank,* ou en cordes, *grummet.* On ceint d'anneaux en fer certaines parties d'une vergue, la masse des maillets de calfat, etc. Les quais sont aussi garnis d'anneaux pour servir à attacher des bâtimens. — On nomme aussi anneaux à fiches, des chevilles plus ou moins grandes dont la tête est percée d'un trou dans lequel passe un anneau ou une boucle de fer. De telles chevilles sont aussi dénommées chevilles à boucle. — Les marins se servoient autrefois, pour observer la hauteur du soleil, en mer, d'un instrument nommé anneau astronomique, mais il n'est plus d'usage.

Digitized by Google

Annullement. s. m. Signal d'annullement; ou signal pour annoncer qu'on ne doit pas exécuter un ordre qui vient d'être donné.

Annuller. v. a. Rendre nul. Le Général d'une armée navale ayant sign lé un ordre quelconque, par des flammes ou des pavillons, et jugeant ensuite devoir en empêcher l'exécution, fait un nouveau signal pour annuller le premier ou le rendre sans effet.

Anordie. s. f. Coup de vent dirigé de la partie du nord, et dont le règne est de longue durée.

Anordir. v. n. S'approcher du nord. On le dit du vent lorsque son cours change, et qu'il paroît s'avancer, plus directement qu'auparavant, des parties boréales du globe.

Anse. s. f. *Cove or bight.* Petit enfoncement de la mer entre des terres; sa forme est quelquefois longue et quelquefois circulaire. Les vaisseaux y trouvent un abri qui est moins sûr que dans un port, mais meilleur que dans les bayes ou les golfes qui souvent offrent aussi de semblables anses sur leur contour.

Anspect. s. f. *Hand-speek.* Levier. Barre courte de bois d'orme ou de frêne dont on se sert pour remuer des canons, des ancres, des mâts, des pièces de bois, et toute sorte d'objets d'un grand poids.

Antenne. s. m. Dans les galères, les chebeks et d'autres bâtimens de la méditerranée (fig. 8, 16, 24 et 25. V), les antennes *lateen yards* sont des vergues ou de longues pièces de bois auxquelles sont attachées, par un de leur côté, les voiles triangulaires dont ces bâtimens sont garnis. — L'antenne de mestre est celle qui est portée par le grand mât, et l'antenne de trinquet est celle du mât de misaine ou du mât qui est sur l'avant de ces bâtimens. — *Ab* (fig. 53. M.) est une antenne nue ou sans voiles. — Dans l'établissement d'une machine à mâter les vaisseaux, telle que celle qui est en usage au port de Rochefort (fig. 86. M), les fortes traverses en bois, *zc* et *fol*, qui réunissent les bigues avec le mât du ponton ou de la machine, portent aussi le nom d'antennes — Enfin on donne le nom d'antennes à l'assemblage de plusieurs rangs de barriques, qui sont couchées les unes au-dessus des autres dans le fond ou la cale d'un bâtiment. Toutes les futailles qui contiennent l'eau et le vin dont on approvisionne un vaisseau pour un voyage quelconque, sont rangées dans la cale, sur plusieurs lignes parallèles à la largeur du bâtiment. Elles sont empilées les unes sur les autres et chaque rang inférieur de ces futailles avec tous les rangs qui lui sont supérieurs, ou auxquels il sert de base, forment ensemble ce qui, dans l'art de l'arrimage, porte le nom d'antenne.

Antenolle. s. f. Petite antenne.

Antoit. s. m. Barre de fer de peu de longueur, dont une extrêmité est pointue, et dont l'autre bout est coudé à angles droits. Les charpentiers, qui seuls font usage de cet instrument dans la construction des vaisseaux, fichent horisontalement ces antoits dans les coupes, afin qu'ils puissent servir à soutenir et à fixer, dans la place qui leur

Digitized by Google

est assignée, les bordages ou les planches dont on recouvre ces couples. — Mettre une pièce sur les antoits, c'est la présenter à la place où elle doit être établie.

Apiquer. v. a. Rendre vertical, ou donner une direction approchée de la verticale. *To top; to peek up.* Apiquer une vergue, *to peek up a yard, or to top a sail yard*, c'est l'éloigner de sa position horisontale, en la relevant par une de ses extrémités. — Apiquer la civadière à tribord, *to top the sprit sail yard to starboard*, c'est changer sa position de manière qu'en tirant sur son extrémité, qui est à droite, elle vienne se ranger à peu près le long du mât de beaupré. On voit (fig. 1. A) la situation ordinaire de cette vergue, et on peut aisément imaginer comment elle est placée lorsqu'elle est apiquée. — On dit, du cable qui tient à un vaisseau et à une ancre, qui repose sur le fond de la mer, qu'il apique ou qu'il commence à apiquer, lorsque sa direction est verticale, ou lorsqu'il approche de cette direction. Alors l'étrave du vaisseau (fig. 3. V), se trouve placée presque verticalement au-dessus de son ancre mouillée. Dans ce sens apiquer est v. n..

Apostille. s. f. Note, qu'on fait sur les états de payement, à la demande d'un créancier, et à côté du nom d'un matelot ainsi que de toute personne au service de Sa Majesté, des dettes privilégiées et reconnues qu'on juge devoir lui faire acquitter, en y appliquant sa solde ou ses appointemens.

Apostiller. v. a. Noter sur les états de payement, la demande juste du payement d'une dette contractée par tout homme qui reçoit de Sa Majesté un traitement quelconque.

Apotres. s. m. *Knight-heads or bollard-timbers* Nom de deux fortes pièces de bois, qui, dans un vaisseau, sont immédiatement appliquées sur les deux faces latérales de l'étrave. La fig. (69. C) présente une de ces pièces *abdc*, accolée à l'étrave dont on voit une partie *to*. Elles sont comptées au nombre des alonges d'écubiers, et leur tête *ab* s'élève au-dessus de celle *i* de l'étrave, de tout le diamètre du mât de beaupré afin qu'elles servent à maintenir ce mât latéralement dans sa position *ab* (fig. 22. C).

Apotureaux. s. m. *Kevel-heads*. C'est le bout supérieur, ou la tête de quelques alonges d'écubiers auxquelles on donne plus de longueur afin qu'elles les prolongent au-dessus des gaillards, et puissent servir de point d'appui à plusieurs manœuvres ou cordages qu'on a coutume d'y attacher ou amarrer.

Apparaux (Agrès et). s. *Tackle and apparel*. Nom collectif qui exprime l'assemblage de tous les objets nécessaires à l'équipement d'un vaisseau, soit pour sa mâture, sa voilure et son gréement; soit aussi pour son artillerie.

Appareil. s. m *Purchase* Ce nom désigne généralement l'assemblage des moyens employés pour exécuter une opération méchanique quelconque, relative, soit aux travaux variés des ports, soit au ser-

Digitized by Google

vice des vaisseaux. — On fait un appareil, ou pour lancer un vaisseau à la mer, ou pour le mâter, ou pour le démâter, ou pour le virer en carene, ou pour le remonter sur un chantier, ou pour le relever du fond de la mer, etc. — On distingue ces appareils sous les noms d'appareils de port, d'appareils de carène: et préparer tout ce qui est nécessaire pour ces opérations, c'est faire un appareil, *to raise a purchase*. — La heuse ou le piston d'une pompe est entourée d'un morceau de feutre, ou de cuir qui lui sert à mieux remplir la place qu'elle doit occuper dans le corps d'une pompe, et cette enveloppe est nommée l'appareil de la heuse.

Appareillage. s. m. Etat d'un vaisseau qui vient de lever ses ancres, et qui manœuvre pour mettre le vent dans ses voiles, afin de commencer une route déterminée. Faire ces préparatifs pour partir d'un mouillage, c'est faire son appareillage *to get a ship under sail*, c'est être en appareillage; et si c'est sans succès dans l'exécution, c'est alors manquer son appareillage.

Appareiller. v. n. Préparer, disposer les voiles d'un vaisseau pour qu'il s'éloigne du lieu où il cesse d'être mouillé. *To set any sail*. — Un vaisseau a appareillé ou est appareillé, lorsque le vent frappe dans ses voiles, et qu'il part du lieu du mouillage, *under sail*. C'est dans ce sens qu'on dit d'une flotte, d'une armée, qu'elles ont appareillé de tel port, de telle rade, de tel lieu.

Appareiller. v. a. Appareiller une voile, c'est la déployer, l'étendre et la présenter convenablement à l'impulsion du vent régnant. *To set sail*. On appareille une ancre, en la préparant, soit à une chûte prompte au fond de la mer, soit à maintenir sûrement un vaisseau, lorsqu'elle aura été mouillée, ou lorsqu'elle reposera sur le fond, *to get ready an anchor*.

Appel. s. m. Direction d'un cordage tendu. — Un vaisseau se range à l'appel de son cable, *cable growing on the starboard bow*, lorsqu'il se place de manière que la direction de ce cordage, dans sa tension, est dans le plan vertical qu'on imagine passer par son centre de gravité. — On change l'appel d'une corde, ou d'une manœuvre qui est roidie par une puissance quelconque, en la faisant passer dans son cours, sur une poulie, ou sur un rouleau, ou sur un appui quelconque. — L'effort d'un poids ou d'une puissance appliquée au bout d'un cordage, est toujours à l'appel de ce cordage parce que la direction de celui-ci et de l'effort sont nécessairement sur la même ligne.

Appeler. v. n. Etre dirigé. Un cordage appelle de telle façon, lorsque, dans sa tension, il est dirigé sur telle ligne; et son appel est la direction qu'il reçoit, de la puissance qui le roidit, ou des obstacles qui le détournent dans son cours. — Un cordage appelle droit, lorsque dans sa longueur, il est dirigé en ligne droite, du point auquel il est attaché, à la puissance qui produit sa tension. Si cette longueur est considérable, il est dit appeler de loin; et si, dans quelque point de

Digitized by Google

cette longueur, il est détourné de cette ligne droite indiquée, on dit qu'il appelle en étrive. C'est avec ces expressions qu'on fait connoître comment appellent un cable, une manœuvre, une amarre ou un cordage quelconque, dans un état de tension. — On a dans les vaisseaux des signaux convenus pour ordonner le retour d'un canot, d'une chaloupe, des personnes qui sont éloignés de bord; et faire de tels signaux, c'est appeler à bord.

Approcher. v. n. Le vent approche, lorsque sa direction change, et le rend moins favorable à une route proposée. Cette façon de parler vient de ce que le vent ne pouvant plus servir à faire avancer un vaisseau sur cette route, lorsque sa direction fait avec la quille un angle inférieur à 56° ou 67° (en comptant, depuis l'étrave, la mesure de cet angle), plus il est près de cette limite, et plus on dit qu'il approche.

Approcher. v. a. Avancer auprès. Un vaisseau qui s'avance de plus en plus vers une côte visible, est dit approcher la terre ou approcher de terre; *to raise the land.*

Appuyer. v. a. Soutenir. Appuyer la chasse d'un vaisseau, c'est continuer avec constance et soutenir avec ardeur la poursuite d'un vaisseau ennemi. — En fait de manœuvre, appuyer les bras, c'est roidir plus ou moins des cordages, pour assurer un soutien à l'extrémité d'une vergue, dont la voile déployée est enflée par le vent. — On appuie les bras du vent lorsque les voiles ne sont pas orientées tout à fait au plus près.

Araignée. s. f. *Crow-foot.* Assemblage de plusieurs cordons tendus qui, passant dans les trous d'une longue moque (fig. 49. M.) attachée sur un étai, partent de cette espèce de centre pour se rendre, en divergeant entre eux, à divers points du contour antérieur d'une hune. Les cordons ainsi arrangés composent, en apparence, une toile d'araignée qu'on peut remarquer près des hunes des bas mâts (fig. 1. A). Les cordons sont nommés branches d'araignée, ou marticles; et ce réseau a été imaginé, pour arrêter les bordures flottantes des voiles de huniers et de perroquet de fougue, et les empêcher de s'engager sous les hunes, où elles essuieroient des frottemens destructifs.

Arambage. s. m. Voyez abordage.

Aramber. v. a. Voyez aborder.

Arbalete et Arbalestrille. s. f. *Cross-staff.* Instrument employé précédemment par les marins pour mesurer la hauteur du soleil. L'usage en étant abandonné et avec raison, il devient superflu d'en faire ici la description.

Arbre. s. m. Nom des mâts que portent certains bâtimens tels que ceux qui naviguent dans la Méditerranée, lorsqu'ils sont destinés à soutenir des antennes et des voiles triangulaires. On voit la forme d'un tel mât ou d'un tel arbre (fig. 53. M.) avec l'antenne *ab* à laquelle il

Digitized by Google

sert d'appui, et les fig. (8, 16, 24, 25. V.) le présentent garni d'une voile. — Le mât de l'avant dans ces bâtimens, est nommé l'arbre de trinquet, *fore mast;* celui de l'arrière, arbre de mestre, *main mast.* — Dans les corderies des ports on nomme arbre de touret, l'axe sur lequel roule cette espèce de devidoir.

Arc. s. m. Dans un vaisseau, l'arc est la courbure qu'a pu acquérir sa quille qui primitivement étoit droite. *Cambering of a keel.* Lorsque le bâtiment est à flot sans être chargé, ses extrémités ne déplacent pas assez d'eau pour en être soutenues, considérées comme isolées, et sa partie moyenne en déplace au contraire un trop grand volume, relativement à son poids particulier. Les choses étant dans cet état, les extrémités, plus ou moins liées étroitement au corps du vaisseau, s'abaissent d'une quantité plus ou moins grande, et ce jeu dans toute la machine produit la courbure de la quille ou son inflexion. — Après un long service cet arc augmente encore, et même quelquefois la quille devient concave en certains points et convexe dans d'autres, sans avoir une courbure régulière et uniforme; alors ces bosses ou ces convexités opposées à l'arc ordinaire prennent le nom de contre-arc. La tonture ou le contour des ponts d'un vaisseau reçoit aussi des altérations par les mêmes causes, et on l'a nommé arc des ponts, arc de vaisseau. *Cambering of a ship's deck.* — Dans une pièce de bois qui est courbe, les charpentiers nomment arc la distance du milieu de cette pièce à la ligne droite qu'on imagine passer par ses extrémités. Soit *aob* (fig. 72. G), le contour d'une pièce de bois, et *acb* la ligne droite qui passe par ses extrémités, alors *co* est son arc; et les marins nomment ainsi arc dans une pièce de bois ou dans un vaisseau, ce qui généralement est nommé flèche. *Compass of a pièce.* — Cette même figure fait aussi connoître ce qu'on entend par l'arc d'un chantier, qui n'est autre chose qu'une courbure régulière et continue qu'on lui donne, dans le sens de sa longueur représentée par *aob;* un chantier ne reçoit cette forme, que pour l'imprimer à la quille d'un vaisseau qui repose immédiatement sur lui pendant la durée de sa construction, et afin que cette quille paroisse sensiblement droite lorsque, le vaisseau étant devenu flottant après avoir été lancé à la mer, ses extrémités se seront abaissées à l'égard du milieu en raison des causes indiquées précédemment. — On nomme aussi arc, *bow*, un instrument qui ressemble véritablement à une arme communément connue sous le nom d'arc. Cette instrument est composé d'une latte pliante, et plusieurs vis, placées sur une pièce droite qui sert à les soutenir en faisant fonction de corde, sont employées pour faire prendre à cette latte telle courbure plus ou moins grande, c'est-à-dire, telle forme d'arc qu'on veut lui donner. Cet instrument sert ainsi à faire passer aisément une courbe continue par plusieurs points donnés, et par conséquent à tracer les contours des lisses d'un vaisseau, de ses lignes d'eau, de ses ponts, de ses préceintes, etc.

Digitized by Google

Arcasse. s. f. *Stern Frame*. Nom collectif qui exprime l'assemblage de toutes les pièces dont est composé une espèce de couple, placé à l'extrémité postérieure d'un vaisseau. L'arcasse est représentée (fig. 60, C.), on y voit, l'étambot *ab*, des barres telles que *mn* qui le croisent et qu'il soutient; des estains tels que *lg* appuyés sur les extrémités des mêmes barres, des alonges de cornière *li*, et enfin des contre-cornières *ef*. L'étambot seul porte tout cet assemblage, et lorsqu'on lui a réuni toutes les parties dénommées de l'arcasse, il est placé sur l'extrémité *m* de la quille *bm* (fig. 39. C.) où son pied entre à tenon. Cette figure présente le lieu que l'arcasse occupe, et la position qu'on lui donne dans un vaisseau.

Arc-boutant. s. m. Soutien, appui. Ce mot, dans la marine, conserve sa signification commune. Cependant on donne à un petit mât ou à une longue perche qui est armée d'un arc à une de ses extrémités, le nom d'arc-boutant fétré ou de grand arc-boutant, *mainsail boom;* tel est *cd* (fig. 29. A.); on en fait usage à bord des vaisseaux pour déployer le côté inférieur de la bonnette de grand-voile. Le même moyen employé pour la bonnette de misaine, est quelquefois nommé arc-boutant de misaine, *fore sail boom.* — Dans la charpente d'un vaisseau, ou plutôt dans la composition des planchers ou des ponts d'un bâtiment, il y a des arc-boutans, *carling,* qui sont des bois fort courts, placés entre les baux, et perpendiculairement à leur longueur (fig. 12, P.) pour servir à les maintenir dans leur distance réciproque. — Enfin on donne le nom d'arc-boutant à une courbe en bois telle que 5 (fig. 1, P.) qui s'appuie sur une étance du fond d'un vaisseau, et qui s'élève sous un des baux ou une des poutres du pont ou plancher supérieur pour lui servir d'appui.

Archigrelin. s. m. Cordage formé de plusieurs grelins, commis ou tortillés ensemble, mais sans usage actuellement dans la marine de l'Etat.

Archipel. s. m. Groupe de plusieurs petites îles, peu éloignées les unes des autres. *Archipelago.*

Archipompe. s. f. *Well.* Retranchement fait dans la cale d'un vaisseau. Elle est de forme quadrangulaire et ses faces sont quatre cloisons qui s'élèvent du fond du vaisseau jusqu'au premier pont. Elle sert à envelopper le grand mât avec les quatre pompes qui sont placées autour de lui, afin de les défendre de tout choc dangereux et d'en faciliter la visite dans tous les temps. On voit le lieu de l'archipompe en 2 (fig. 1, P.), et une de ses sections horisontales en *n* (fig. 14) à la hauteur du faux pont. On la voit aussi isolée en A (fig. 45, C.). — Au-dessous du mât d'artimon et dans la soute aux poudres, on forme aussi une seconde archipompe pour envelopper deux pompes qui accompagnent ce dernier mât. Elle est nommée archipompe d'artimon, et on voit sa place en P. (fig. 15, P.).

Architecture navale. s. f. *Naval architecture.* L'art de construire

Digitized by Google

des bâtimens propres à la marine militaire et marchande. Cet art consiste particulièrement, à tracer sur divers plans, la forme d'un bâtiment et de chacune de ses parties principales, d'après des principes établis sur la théorie ou sur une longue expérience et d'après des rapports raisonnés ou fondés sur l'usage; à fixer les dimensions des pièces qui doivent le composer; à prescrire les moyens propres à lier solidement entre elles les pièces composantes; et à distribuer les emmenagemens intérieurs de la manière la plus convenable à sa destination. Cet art doit être distingué de celui de bâtir qui n'est que l'art d'exécuter les plans de l'architecte ou de l'ingénieur qui les a tracés. Le premier est un art libéral et le second est purement mécanique. Les planches *P* et *G* présentent, et les plans qu'on vient d'indiquer et des détails sur la forme de diverses parties d'un vaisseau.

Ardent. adj. *Griping.* Un vaisseau est nommé ardent, lorsque habituellement, dans les routes obliques, il tend sans cesse à venir au vent, c'est-à-dire, à tourner sa proue vers l'origine du vent. Si cette tendance, lorsqu'elle est modérée, est généralement désirée dans un bâtiment quelconque pour faciliter certains mouvemens de rotation qu'il faut produire fréquemment, elle devient un défaut gênant et dangereux, lorsqu'elle est portée à un trop haut degré.

Arganeau. s. m. Anneau de fer. *Ring.* Les ancres ont un arganeau, *ring of an anchor;* tel est *c* (fig. 70, M).—Il y a beaucoup d'arganeaux qui sont distribués dans différens points du corps d'un vaisseau, et qui tiennent à de gros pitons ou de grosses chevilles fixées dans de fortes pièces de sa chapente.—Il y a des arganeaux et au-dessus de chaque sabord et sur leurs deux côtés, pour le service des canons. Il y en a sur les ports pour servir de point d'appui, à des poulies, à des cordages, etc.—Il y en a de scellés dans les murs des quais pour l'amarrage des bâtimens.

Argousin. s. m. Homme chargé, en sous ordre, de veiller dans les bagnes, et au milieu des travaux des ports, à la garde des forçats ou des galériens.

Armadille. s. f. Petite armée navale.

Armateur. s. m. *Owner, privateer.* Celui qui, à ses frais, et pour le commerce, ou pour la course, fait construire et équiper des bâtimens de mer.

Armée navale. s. f. *Navy. Fleet.* Grand nombre de vaisseaux de guerre, sous le commandement d'un officier nommé général. Une armée navale françoise, *French fleet*, est ordinairement partagée en trois parties principales nommées escadres, et chaque escadre est composée de trois divisions. Ses mouvemens sont ordonnés par des signaux et on peut voir pl. E, toutes les positions qu'on peut lui faire prendre dans l'état actuel de la tactique navale. On dit d'une armée navale qu'elle est en ligne, lorsque les vaisseaux sont rangés sur une seule ligne, à la suite les uns des autres.—Elle est embossée, lorsque ses vais-

Digitized by Google

seaux sont mouillés avec embossure (voy. embossure) pour se soutenir mutuellement, ou pour protéger un poste, ou pour tout autre plan de défense. — On lui donne le titre distinctif d'armée d'observation, lorsque, sans ordre pour agir hostilement, elle n'est chargée que d'observer les mouvemens des forces maritimes d'une ou de plusieurs nations étrangères dans des mers déterminées. — Sa position à l'égard d'une autre armée est aussi désignée en la nommant l'armée du vent, ou l'armée de sous le vent, selon qu'elle est plus près ou plus éloignée de l'origine du vent régnant, relativement à l'armée qui lui est comparée.

Armement. s. m. *Fitting out.* Faire l'armement d'un vaisseau, c'est l'équiper et le pourvoir de tout ce qui peut être ou devenir nécessaire à sa destination ; c'est le mâter et le gréer ; c'est y établir un nombre d'hommes capables de le conduire, le manœuvrer et le défendre ; c'est lui donner des vivres et des approvisionnemens convenables : c'est enfin, le charger d'artillerie et de munitions, s'il est destiné pour la guerre, ou de marchandises, s'il est consacré au commerce. — Lorsque, dans un vaisseau, dans une escadre, dans une armée navale, on s'occupe de tous ces objets, on dit que ce vaisseau, cette escadre, cette armée, sont en armement. — Faire un armement, c'est équipper un ou plusieurs vaisseaux pour exécuter une entreprise militaire, ou une spéculation de commerce. — Faire l'armement d'un bâtiment, c'est coopérer à son équippement, au travail qu'il exige, ou en observer tous les détails pour ajouter à ses connoissances et perfectionner son instruction. — Un état d'armement est celui qui présente la liste détaillée de tous les objets qui entrent ou qui doivent entrer dans l'équipement quelconque d'un bâtiment. — Les frais d'armement sont l'état des sommes payées ou à payer, pour la main-d'œuvre, dans le travail de l'équipement d'un vaisseau.

Armer. v. a. Préparer un vaisseau, pour la guerre ou pour un voyage de commerce. Armer un vaisseau, *to arm, or equip a ship ;* c'est faire son armement, (voy. ce mot). — Armer en guerre, c'est préparer un bâtiment pour faire la guerre, en rendant son équipage plus nombreux, et en lui donnant plus de provisions qu'il n'en reçoit lorsqu'il est armé en paix, ou lorsqu'il ne doit être que dans un état respectable et défensif. — Armer en course, c'est équiper un bâtiment pour l'employer uniquement à courir sur l'ennemi, et non pour lui faire suivre et exécuter un voyage direct ou déterminé. — Armer une prise, *to man a prize,* c'est établir, dans un bâtiment enlevé à l'ennemi, les hommes qui deviennent nécessaires pour le conduire et le défendre, après avoir fait prisonniers tous les gens de son équipage. — Armer un canot, une chaloupe, c'est les équiper de tout ce qui peut leur être nécessaire, pour leur destination, en mâts, voiles, grémens, avirons, hommes, vivres et autres approvisionnemens. *To man the boat.* — Armer les avirons, *to ship the oars, to get the oars to pass,* c'est les placer sur le bord d'un bateau ou en dehors

Digitized by Google

d'un bâtiment de manière qu'ils soient prêts à servir. — Armer les canons, c'est les charger et les préparer pour le combat. — Armer un vaisseau en flûte, en marchandises, c'est faire faire à un vaisseau de guerre, ou à un bâtiment de course, les fonctions d'une flûte, qui sont de transporter d'un port à un autre, des effets ou des marchandises. Alors, il ne porte plus tous les canons dont il seroit armé, s'il étoit mis en état de guerre, suivant sa destination primitive qui a dirigé sa construction; et d'autres poids, en objets de commerce ou d'approvisionnemens, remplacent celui de ces canons ainsi que celui des munitions qui les accompagnent. — L'idée attachée au mot armer, a conduit à le faire adopter, par extension, dans certaines phrases particulières. — Un homme dit, qu'il est armé sur un bâtiment, lorsqu'il fait partie de son état major ou de son équipage; qu'il est armé avec tel capitaine, lorsqu'il sert dans un vaisseau sous les ordres de ce capitaine; qu'il a été armé pendant tant de temps, lorsqu'il veut exprimer la durée de son service, à bord d'un ou de plusieurs bâtimens; qu'il a ordre d'armer, lorsqu'il a reçu celui de servir sur un vaisseau.

Armure. s. f. Lorsque le bau d'un vaisseau est composé de trois pièces réunies, celle qui s'endente avec les deux autres pour les lier ensemble et former avec elles un tout solide, est nommé l'armure de ce bau. Si des trois pièces composantes, une seule forme la longueur et la largeur du bau, alors les deux autres pièces qui suppléent à l'épaisseur de la première, et qui s'arcboutent ensemble pour fortifier l'assemblage, portent en commun le nom d'armure de bau, *middle piece af a beam.* — Dans un mât, une vergue, lorsque plusieurs pièces sont réunies pour les former, celles dont l'épaisseur seule sert à compléter le diamètre assigné à ce mât ou à cette vergue, portent aussi quelquefois le nom d'armures de mât *side piece of a made mast*, d'armures de vergues.

Arpent. s. m. Large et longue scie, montée comme les scies ordinaires et dont on fait beaucoup d'usage dans les chantiers des ports, *two hand saw.*

Arquer. v. n. Se courber en arc. *To become broken, backed, or cambered.* Prendre de l'arc, voy. Arc. Un vaisseau est arqué ou paroît tel lorsque ses extrémités sont, ou semblent s'être abaissées à l'égard de son milieu. — Un vaisseau s'arque aussitôt qu'il est lancé à l'eau; parce que l'eau environnante, ne le soutient pas dans toutes ses parties en raison de leur poids particulier, ou parce que ce n'est pas dans ce rapport que l'eau est déplacée par ses extrémités et par sa partie moyenne. — A la mer, un vaisseau battu par les lames, fatigué par sa mâture et les efforts de ses voiles, change aussi de forme et prend un nouvel arc. On a même remarqué que sa plus grande inflexion ou l'altération la plus sensible de ses contours primitifs, correspond assez ordinairement à la région du dogue d'armure dont on

Digitized by Google

voit la position en *k* (fig. 1, P). — Lorsque la quille d'un vaisseau n'est plus en ligne droite, on dit qu'elle est arquée, *cambered keel.* — Un pont qui n'a plus sa première tonture, après un certain service, est aussi un pont arqué, *cambered deck.* — Un vaisseau enfin, dont la courbure longitudinale n'est plus régulière et uniforme, est un vaisseau arqué, *broken backed ship.*

Arrière. s. m. Partie postérieure d'un vaisseau, *stern*. Elle est comprise depuis le maître couple jusqu'à l'extrêmité de la poupe et tous les objets placés dans cet espace, lorsqu'on veut annoncer leur position, sont dit être à l'arrière. C'est pourquoi on dit, le gaillard d'arrière; les voiles, les manœuvres de l'arrière; les épontilles, les soutes, les canons, les sabords, etc., de l'arrière. — Lorsque la direction du vent, fait avec la longueur du vaisseau, un angle plus ou moins grand, du côté de l'arrière, alors le vent est plus ou moins de l'arrière, et le vaisseau est tout-à-fait vent arrière, *wind right aft* lorsque le vent soufle directement de la poupe vers la proue. — On dit aussi, passer de l'arrière ou à l'arrière, *to go under the stern*; aborder par l'arrière, se ranger à l'arrière, aller de l'avant à l'arrière, parce que tous ces mouvemens sont dirigés relativement à la partie postérieure d'un vaisseau. — On dit d'un vaisseau, qu'il est sur l'arrière ou sur cul, lorsque son arrière est trop plongé dans l'eau, d'après l'état de flottaison où il doit être, pour naviguer avec tout l'avantage dont il est susceptible.

Arrière. Adv. *Aft.* en demeure. Si deux vaisseaux s'avancent en même-temps sur le même air de vent, on exprime un certain rapport de de leur vitesse, en disant que l'un laisse l'autre de l'arrière, et que celui-ci reste de l'arrière. — Lorsqu'un vaisseau n'est pas aussi avancé qu'un autre sur une même route, alors le premier est de l'arrière, ou à l'arrière, ou en arrière. — Dans le calcul de sa route, des erreurs commises placent un vaisseau quelquefois de l'arrière ou en arrière de l'estime. Quelquefois aussi l'estime ou la route estimée porte à le croire en arrière de sa position réelle sur le globe, alors on dit qu'il est en avant ou en arrière de l'estime; qu'il se fait de l'arrière ou de l'avant de son estime, *to be a head, or a stern of one's reckoning.*

Arrière. Prép. derrière. Ce terme sert à indiquer le lieu des objets à l'égard d'un vaisseau. — Une chaloupe, un bâtiment qui sont placés derrière un vaisseau sont dits être à l'arrière. — Dans une ligne de bataille, les vaisseaux sont à l'arrière les uns des autres, et le vaisseau le plus en arrière, *stern most ship*, est celui qui est derrière tous les autres. — Lorsque la mer est grosse et que les lames portent directement vers la partie arrière d'un bâtiment, on dit qu'il y a grosse mer de l'arrière.

Arrière-garde. s. f. Dans un port, c'est la partie la plus éloignée de la mer, et cette dénomination adoptée dans les ports de Sa Majesté, vient de ce qu'il y a une garde postée à cette extrémité pour veiller à

C iij

Digitized by Google

la sûreté des vaisseaux qu'il renferme. Le vaisseau sur lequel cette garde est établie reçoit aussi le nom de vaisseau de l'arrière-garde. — Dans une armée navale, on donne le nom d'arrière-garde, *rear division*, à la dernière escadre de cette armée rangée en ordre de bataille, parce qu'elle se trouve derrière les autres escadres qui composent avec elle la même armée.

Arrimage. s. f. *Stowage*. Arrangement, disposition méthodique de tous les objets plus ou moins pesans qui sont placés dans la cale d'un vaisseau. Ces objets sont du fer, des pierres, des provisions en eau et en vin, en viande salée, en farine, et de plus des marchandises de toute espèce si le bâtiment est destiné pour leur transport. Un arrimage doit être fait avec le plus grand art, soit pour favoriser le développement des bonnes qualités d'un vaisseau, soit pour diminuer l'influence des défauts attachés à sa forme extérieure. — Lorsqu'on fait l'arrimage de la cale, *trim of the hold*, il y a des poids dont l'arrangement est plus ou moins facile, et alors on dit qu'ils sont de bon ou mauvais arrimage, *good or bad stowing of the hold*.

Arrimer. v. a. *To store or trim the hold*. Arranger, disposer convenablement toutes les parties de la charge d'un vaisseau dans les divers points de son intérieur ou de sa cale. — Dans le fond du bâtiment on étend le lest en fer, qui est une masse composée de différentes pièces de fer dont on ne considère que le grand poids réuni sous un petit volume; ensuite des pierres accumulées et distribuées sur le lest de fer, forment ce qu'on nomme le lest de pierres; et faire ces dispositions c'est arrimer le lest. *To trench the ballast*. — On arrime les futailles pleines de vin, d'eau, etc., en les arrangeant les unes sur les autres et en les plaçant parallèlement dans la longueur du bâtiment; mais s'il arrive qu'après cette première disposition il reste dans l'étendue de la cale, quelqu'espace vide qui ne peut être rempli qu'en plaçant des barriques parellèlement à la longueur du bâtiment; alors faire cette disposition particulière de plusieurs futailles dans cet espace, c'est les arrimer en Breton.

Arrimeur. s. m. Homme chargé spécialement d'arranger les parties de la charge d'un vaisseau. — Il y a dans les ports du commerce des maîtres arrimeurs dont les fonctions sont d'arrimer les marchandises dans les vaisseaux, de décider de leur encombrement ou du volume qu'elles occupent, et de les évaluer en tonneaux pour fixer le payement du fret ou de transport.

Arrioler. (s'). v. rec. Le mer s'arriole, lorsqu'agitée dans une nouvelle direction, par un vent différent de celui qui régnoit précédemment, ses lames anciennes cedent à celles qui s'élèvent, qui les combattent, et qui les effacent ensuite.

Arriser. v. a. (Voy. riser).

Arrisser. v. a. ou risser. C'est dans un vaisseau saisir, arrêter solidement des objets qui peuvent être déplacés par les grands et fré-

Digitized by Google

quens mouvemens d'oscillation que les lames occasionnent souvent en pleine mer.

Arrivée. s. f. *Lee lurch.* C'est dans un vaisseau animé d'une vîtesse progressive, un mouvement horisontal de rotation qui est dirigé de manière que l'angle d'incidence du vent sur les voiles, en reçoit un accroissement plus ou moins grand, sans que les voiles ni le vent éprouvent de changement dans leur position, les premières relativement au vaisseau, et le dernier à l'égard de l'axe du monde. Ce mouvement est produit ou par l'action du gouvernail, ou par des causes accidentelles et extérieures, ou par un défaut d'équilibre entre les efforts des voiles de l'avant et de celles de l'arrière. — Un vaisseau fait aussi des arrivées spontanées qui sont l'effet ou du choc des lames, ou de certaines défectuosités dans la forme symétrique de sa carène, ou des variétés produites dans ses inclinaisons latérales. — Un vaisseau à la cape fait des arrivées *falling off*. Si ces mouvemens sont considérables, on dit qu'il fait de grandes arrivées; et comme un manœuvrier ne doit pas cesser d'observer ces arrivées, pour les modérer, les arrêter ou les prévenir, suivant les circonstances, sa prévoyance lui dicte des ordres qu'il donne au timonier par ces expressions : défie de l'arrivée? Veille l'arrivée? Rencontre l'arrivée? — Le mot arrivée est pris aussi dans un sens très-éloigné du premier, puisqu'il signifie le lieu ou le point de la mer, auquel un vaisseau est parvenu après une route totale ou partielle. On sent que chaque jour, et pendant une marche continuelle, il devient important aux navigateurs de connoître avec précision la position de leur vaisseau; chaque jour, ils déterminent donc, soit en mesurant leur route, soit par des observations astronomiques, soit par l'une et l'autre méthode, le lieu où se trouve le vaisseau à une heure supposée, et ce lieu assigné sur la direction d'une route toujours continuée et non interrompue, est nommé le point d'arrivée du vaisseau, quoiqu'il ne soit pas le terme de la route entière proposée. Ce n'est qu'en fixant l'extrémité d'une partie de cette route, et c'est en connoissant exactement sa position sur la surface des mers, qu'un vaisseau peut prolonger ou varier ses courses avec autant de lumières que de sûreté, pour arriver enfin au but de son voyage.

Arriver. v. n. *To bear up, to keep away.* Un vaisseau arrive lorsque dans sa marche, il vient à faire un mouvement horisontal de rotation qui rend plus grand l'angle d'incidence du vent sur ses voiles orientées, et sans qu'on ait changé la situation de ses voiles. Un vaisseau peut aussi arriver plus ou moins. Il arrive de N quarts de vent, ou de N. degrés lorsque par ce mouvement l'angle d'incidence du vent sur ses voiles augmente de N quarts de vent ou de N degrés, *to bear away N points.* Si ce mouvement prolongé le porte jusqu'à lui faire présenter la poupe ou sa face arrière au vent régnant, alors on dit qu'il arrive vent arrière. — *To bear up away.* — Il arrive tout plat, *to bear up round,* lorsque ce mouvement, produit par le gouvernail, est grand et préci-

Digitized by Google

pité. — Il arrive en dépendant, en rondissant, si cette rotation est exécutée graduellement et avec mesure. — Faire arriver un vaisseau, c'est employer, pour le faire tourner horisontalement sur lui-même, ou l'action du gouvernail, ou l'effort du vent sur ses voiles; et le laisser arriver, *to bear down*, c'est lui laisser continuer un mouvement de rotation qu'il a commencé spontanément. — L'usage du gouvernail, pour faire naître cette espèce de rotation, a fait adopter des expressions brièves et particulières qui sont employées par l'officier, lorsqu'il dirige les mouvemens de celui qui doit placer convenablement la barre de ce gouvernail. Elles doivent être aisément comprises d'après ce qui a été dit précédemment, et elles se réduisent à dire, arrive? *Bear up the helm?* Arrive un peu? Arrive tout? *Bear up round? or hard a weather?* Laisse arriver? Sans arriver? N'arrive pas? *Don't fall off?* N'arrive plus? *Veer no more?*—On dit d'une armée qu'elle arrive tout-à-la-fois, lorsque tous ses vaisseaux font ce mouvement en même-temps. Mais une armée est dite arriver par la contre-marche, lorsqu'un tel mouvement est fait successivement par chaque bâtiment, c'est-à-dire, lorsqu'étant rangés sur une ligne, son premier vaisseau commence à arriver, et que ceux qui le suivent, viennent successivement faire un semblable mouvement dans le même lieu où l'évolution a été faite par le vaisseau de tête, pour composer ensemble une nouvelle ligne, déterminée par le Général. — On dit aussi d'une armée qu'elle arrive et qu'elle a arrivé, dans le même sens qu'on le dit d'un seul vaisseau. — Tout ce qui précède, annonce qu'un bâtiment n'arrive que lorsque sa position change à l'égard de la direction du vent régnant, sans que ses voiles cessent d'être orientées ou déployées de la même manière; mais si le manœuvrier produit quelquefois cette rotation pour faire uniquement augmenter l'angle d'incidence sur les voiles, quelquefois aussi il ne fait arriver son vaisseau que pour atteindre un objet ou un but déterminé. Dans ce dernier cas on ne dit pas seulement que le bâtiment arrive, mais qu'il arrive sur tel objet ou pour tel but. C'est ainsi qu'on dit, arriver sur la terre, arriver sur une armée, sur un vaisseau, sur l'ennemi. — Arriver dans les eaux d'un bâtiment, *to bear down into the wake*, c'est diriger sa marche pour venir couper en un point quelconque la route suivie par ce bâtiment; et lorsqu'on est parvenu à ce point on est dans les eaux du bâtiment supposé. — Arriver pour tel bâtiment c'est dans une rencontre se détourner de sa route en arrivant pour le laisser passer au vent.

Arrondir. v. a. *To weather, or sail round.* Un vaisseau arrondit, une pointe de terre, un cap, une île, lorsqu'il tourne autour de ces objets.

Arrondissement maritime. s. m. Le territoire maritime de la France est divisé en huit arrondissements qui sont administrés par des Préfets maritimes. Ils portent le nom du chef-lieu de l'arrondissement.

Digitized by Google

ARSENAL de marine. s. m. Arsenal, *royal dock-yard.* C'est sur les rivages de la mer, un espace renfermé de toute part, dans lequel sont placés, des chantiers de construction, des ateliers dans tous les genres, l'artillerie des vaisseaux, des bois, des magasins et des objets d'approvisionnemens pour des travaux et des campagnes.

ARTIMON. s. m. *Mizen.* Dans un vaisseau à trois mâts verticaux, on y donne ce nom au plus petit mât ou à celui qui est placé le plus en arrière. Ce mât, considéré dans toute sa hauteur, est composé de deux ou trois mâts partiels ajoutés les uns au bout des autres (fig. 1 et 17. A); mais entre ces mâts partiels, il n'y a que le plus bas *mu* ou le plus gros, qui est distingué surtout par le nom de mât d'artimon, *mizen mast.* — On désigne aussi, par le nom d'artimon, ajouté à celui de vergue ou de voile, et la vergue qui est portée par ce bas mât et la voile qui lui est attachée. Ainsi on dit la vergue d'artimon, *mizen yard;* la voile d'artimon, *mizen sail.* Celle-ci est même indiquée très-ordinairement par le nom seul d'artimon, dans les commandemens de manœuvre; et on dit de border, carguer, serrer, mettre l'artimon, *to set mizen sail,* pour ordonner brièvement de déployer, ou plier, ou serrer, ou étendre la voile d'artimon dont on voit la forme et la position (fig. 1. A). Enfin toutes les manœuvres, poulies, hunes, cordages, etc., qui servent ou au soutien de ce mât, ou à l'établissement de sa voilure, portent le nom distinctif de manœuvres, poulies, etc., grément d'artimon.

ASSÉCHER. v. n. *To appear dry.* Un rocher, un banc, assèchent lorsque périodiquement la mer les couvre et les découvre dans son flux et reflux. Un port que la mer laisse à sec, dans le reflux, est un port qui assèche. On dit aussi, suivant les circonstances locales, qu'il assèche, ou à toute marée, ou aux seules grandes marées.

ASSEMBLAGE s. m. Réunion de plusieurs pièces de bois. *Scarfing.* Un mât formé de plusieurs arbres endentés et liés les uns aux autres, est nommé mât d'assemblage. Tel est le mat représenté (fig. 10. A) dont les pièces composantes sont séparées dans la fig. 9. Les fig. 11 et 12 présentent aussi un autre mât d'assemblage. — Il y a des vergues d'assemblage; telle est celle de la figure 15. — Dans la carcasse d'un vaisseau les baux, les couples, l'arcasse, etc., sont aussi composés de pièces d'assemblage.

ASSIETTE. s. f. *Trim of a ship.* Situation avantageuse. On peut donner à un vaisseau chargé et considéré seulement comme un corps flottant, un très-grand nombre de positions différentes, mais il n'en est qu'une seule pour laquelle il est conformé ou dans laquelle il développe, plus de belles qualités ou moins de défauts, et cette position est nommée son assiette. Cet exposé suffit pour faire comprendre quelques expressions relatives à l'assiette d'un vaisseau, telles que celles-ci, chercher l'assiette d'un bâtiment, trouver son assiette, le conserver dans son assiette. — Dans l'état actuel de la construction, rarement

Digitized by Google

l'assiette que l'expérience fait connoître, est conforme à celle qui primitivement avoit été désignée par le constructeur du bâtiment.

Assudestie ou assuestie. s. f. Changement d'un vent régnant, lorsque sa direction s'approche de celle du sud au nord. Ce terme est peu en usage.

Assurance. s. f. *Insurance.* Engagement pour une somme convenue, de se charger des pertes ou dommages que pourroient éprouver à la mer, ou des bâtimens ou les marchandises qu'ils transportent en un lieu déterminé. L'acte où cet engagement est souscrit (toujours avant la connoissance des événemens) est nommé police d'assurance, *policy of insurance;* et le prix convenu est la prime d'assurance, *premium,* qui est toujours dans un rapport déterminé avec la valeur de l'objet assuré, ou à tant pour cent de cette valeur.

Assurer. v. a. Suivant les lois de la guerre sur mer, il n'est permis à un vaisseau de combattre que sous le pavillon de la nation à laquelle il appartient; certaines ruses peuvent quelquefois faire arborer le pavillon d'un royaume étranger, mais l'honneur exige qu'on ne tire pas à boulet, sous un autre pavillon que le pavillon national; ainsi tout bâtiment qui tire un coup de canon à boulet sous un certain pavillon déployé sur sa poupe, est dit assurer son pavillon, *to fire a gun under proper colours.* Dans le commerce, assurer un vaisseau, des marchandises, *to insure the goods,* c'est les garantir de tous les risques de la mer, pendant une campagne entreprise ou à entreprendre. C'est se charger, pour une somme déterminée, de réparer certaines pertes qui pourroient arriver; celle ou d'un vaisseau ou de marchandises dont la destination est connue. (voy. assurance.). — Les choses dont la valeur est ainsi garantie, sont nommées assurées, et leur propriétaire par extension se dit alors être assuré, *Insured.*

Assureur. s. m. Titre qu'on donne à toute personne qui assure ou garantit des objets exposés aux risques et aux dangers de la mer. *Insurer.* (voy. assurance et assurer.)

Astrolabe. s. m. Instrument, qui étoit anciennement en usage pour mesurer en mer la hauteur du soleil, et qui maintenant est abandonné par les marins; sa description devient superflue, puisqu'il est peu propre à l'objet qui l'a fait inventer.

Ateliers. s. m. *Sheds.* Ce terme, conserve dans la marine la même signification que dans la langue commune, et s'il a une place ici, c'est pour fournir l'occasion de faire l'énumération de toutes les espèces d'ateliers qui sont nécessaires, et qu'on trouve dans un port de mer ou dans un arsenal. On y voit des ateliers de mâture, de voilerie, de corderie, de garniture, de poulierie, d'avironnerie, de menuiserie, de serrurerie, de grosses et de petites forges, de peinture, de sculpture, de taillanderie, de tonnelerie, etc. (v. ces mots.)

Atterrage. s. m. *Land fall.* Approche de terre, ou premières terres; reconnues et cherchées après un long voyage en haute mer. Les vais-

Digitized by Google

seaux qui reviennent d'une campagne de long cours, s'empressent de s'avancer vers certaines terres, pour les reconnoître et juger des erreurs qui ont été commises dans l'estime ou l'estimation de la route qu'ils ont faite, afin de mieux diriger ensuite leur marche vers le terme de leur course. Ces terres cherchées, doivent toujours avoir l'avantage d'être visibles à de grandes distances, d'être avancées en mer ou d'être isolées. Telles sont des pointes, des caps, des côtes montueuses, des îles qui portent aussi le nom d'atterrages. C'est ainsi qu'on dit du cap Finistère, qu'il est l'atterrage des bâtimens qui, revenant de la grande mer, veulent se rendre avec plus de sûreté à quelque port du golfe de Gascogne. — Etre à l'atterrage ou aux attérages, c'est être près des terres qu'on veut reconnoître pour rectifier sa route. C'est même être près de ces terres sans les apercevoir. — Avoir fait son atterrage, c'est avoir reconnu la terre qu'on cherchoit et dont on s'est approché.

Atterrer ou atterrir. v. n. *To make the land.* Reconnoître une terre, ou venir à la vue d'une terre connue, à la suite d'un voyage de long cours. Lorsqu'on a reconnu, dans le dessein de mieux diriger sa route, ou une île, ou une pointe, ou une côte; on dit alors qu'on a atterré ou atterri sur telle île, telle pointe, telle côte. (v. atterrage). *To make the land at.*

Attinter. v. a. Mettre sur des tins, ou établir sur des pièces de bois On attinte, des futailles dans l'intérieur d'un bâtiment, des caisses, des coffres, etc.; en les assujétissant dans des situations fixes, de manière qu'ils ne puissent pas être dérangés par les grands mouvemens qui agitent souvent un vaisseau à la mer. — Le mot attinter est aussi employé, en étendant cette même signification, dans les chantiers et ateliers des ports.

Attoles. s. m. *A cluster of small islands.* Groupe d'îlots, faisant partie d'un archipel. — Il y a des attoles dans l'archipel des Maldives.

Attraper. v. a. Saisir, accrocher, atteindre, recevoir. Un bâtiment attrape un port, un mouillage, lorsqu'il les atteint, malgré des obstacles qui sembloient s'y opposer; il les attrape à la bordée ou à bout de bordée, s'il y est conduit par un vent peu favorable qui l'oblige de courir au plus près (voy. bordée et louvoyer): — Attraper un objet, un cordage, c'est les saisir, ou en courant, ou lorsqu'ils ont du mouvement. — Ainsi, saisir le bout d'une corde, ou une corde lorsqu'on les jette dans une certaine direction, c'est les attraper. On avertit une personne de se tenir prête à recevoir le bout d'une corde qu'on va lui jeter, en disant, attrape le bout?

Attrapes. s. f. *Relieving tackles.* Cordages employés à maintenir des objets mobiles: un fardeau, à bord d'un vaisseau, est-il suspendu en l'air momentanément par des poulies ou des caliornes; il est retenu par certains cordages nommés attrapes, qui l'empêchent de prendre les mouvemens extraordinaires que l'agitation du bâtiment

Digitized by Google

peut lui communiquer, et qui le forcent à ne participer qu'au mouvement commun. — Les canots et chaloupes, qu'on veut mettre à bord d'un vaisseau, sont ainsi maintenus pendant qu'on les élève pour les embarquer.—Lorsque dans un port, on abat un vaisseau en carène, ou lorsqu'on le sollicite à prendre une inclinaison latérale, la crainte qu'il n'obéisse trop facilement à l'action des puissances motrices, et que cette inclinaison ne s'étende au-delà des bornes qu'il seroit dangereux de franchir, impose l'obligation d'établir des attrapes ou des cordages destinés à arrêter une inclinaison, qui, après être parvenue à une certaine grandeur, tendroit encore à augmenter.

Au. particule, souvent employée par les marins, comme la préposition *à* (voy. A). Elle sert aussi à exprimer, dans certaines expressions convenues entre les hommes de mer, des rapports de temps, de lieu et de positions. — On dit, au plus près; au vent; au vent à nous; au lof; au large; au mouillage; au jusant; au courant; au flot; au montant; au descendant; au fond; au plein; au nord, etc.; au sabord; au plat bord; au fort; au grand mât; au mât de misaine; au beaupré; au poste; au port; au panneau, etc., et ces phrases partielles présentent un sens déterminé à toute personne qui a navigué. Ce sens sera développé à chaque mot principal.

Aval (vent d'). s. m. Vent directement opposé à celui qu'on nomme d'amont. Il soufle de la mer sur les côtes, et un vent d'Ouest peut être en même temps vent d'aval pour un rivage, tandis qu'il est vent d'amont pour un autre. Ainsi ce terme est relatif à la position des lieux.

Avalaison. s. f. C'est la durée plus ou moins longue d'un vent d'aval, suivant plusieurs marins; et suivant d'autres, on exprime ainsi le changement du vent, lorsque cessant de soufler d'un côté, il vient subitement à soufler du côté diamétralement opposé.

Avance. s. f. *Advance money*. Argent payé, et à l'état-major et à l'équipage d'un vaisseau, dès le moment de son départ, à-compte des appointemens ou des gages qui deviendront dus pendant le cours d'une campagne projetée.

Avançon. s. m. Petit bout de planche qu'on ajoute à l'extrémité des ailes d'un touret, pour empêcher le fil, dont ce dévidoir est enveloppé, de s'échapper au-delà de ces ailes trop courtes. Ce nom est en usage dans les corderies des ports de Sa Majesté.

Avant. s. m. *head or bow*. C'est dans un vaisseau la partie qui est comprise depuis le maître couple, ou le milieu de la longueur jusqu'à l'éperon. Tous les objets qui la composent, ou qu'elle embrasse dans ses contours, ou qui lui correspondent, sont dits être à l'avant ou de l'avant. C'est pourquoi on distingue dans un vaisseau, d'après cette définition, des mâts, des voiles, des manœuvres, des couples de l'avant; un gaillard, des soutes, des canons, des sabords de l'avant. — On dit aussi tel homme est à l'avant, passe à l'avant ou sur l'avant,

Digitized by Google

a son poste à l'avant — l'avant d'un bâtiment a été emporté, a sauté en l'air, a touché, a été couvert par la lame. — Un vaisseau est sur l'avant *too much by the head,* lorsque son avant, dans l'état de flottaison, s'enfonce dans l'eau plus profondément qu'il n'est nécessaire pour une facile navigation. — La partie extrême de l'avant, qu'on doit nommer la proue, est souvent indiquée par le seul nom d'avant, comme dans les phrases suivantes ; l'avant d'un vaisseau est renflé, *bluff bow ;* il est maigre, *lean bow ;* il est très-élancé, *flaring bow,* etc. pour exprimer que la proue a de trop grandes ou de trop petites largeurs, ou que l'élancement, la saillie de son étrave est considérable. (voyez élancement).

Avant. Adverbe de lieu. Ce mot sert à exprimer d'une manière particulière la situation de plusieurs vaisseaux, ou de plusieurs objets extérieurs relativement à un vaisseau. Comme dans ces phrases, tel vaisseau est en avant ou de l'avant de tel autre, *a head;* il est de l'avant à nous, *a head of us;* la lame vient de l'avant; le vent se range de l'avant, *to scant a fore;* un vaisseau se fait de l'avant, *to be a stern of one's reckoning,* lorsqu'il estime être sur le globe en avant de sa position réelle, il est le plus en avant dans une ligne de bataille, *head most* s'il est le premier de la ligne lorsqu'elle est en marche. Il va de l'avant lorsqu'il s'avance dans l'espace avec vîtesse, *to be under way.* — On dit aussi en commandant à des rameurs dans un bâtiment ; avant? Pour les faire redoubler d'efforts, *pull away?* avant tribord? avant babord? avant tout? *pull starboard or larboard?* nage avant? *pull away?* avant qui peut? ou avant qui est paré? *pull with the oars that are shipped?* Et ces expressions servent à indiquer briévement à quelle partie des rameurs d'un bâtiment on donne l'ordre de forcer sur les avirons pour augmenter la marche.

Avant-cale. s. f. *Lanch.* Prolongement, vers la mer, du plancher ou de la cale sur laquelle est établi un vaisseau pendant qu'on travaille à sa construction. C'est un plancher incliné à l'horison, et qui s'avance beaucoup sous l'eau des grandes marées. Il est fait pour présenter une base solide à un bâtiment, au moment où il le parcourt pour se rendre de sa cale à la mer, et pour soutenir son poids jusqu'à la distance où il doit trouver dans l'eau environnante un appui convenable et suffisant. *ebdn* (fig. 42, C), est une portion de l'avant-cale que le vaisseau, représenté dans son berceau, est prêt à parcourir pour arriver à la mer.

Avant-garde. s. f. dans un port, c'est son extrémité la plus voisine de la grande-mer ; et si la garde, qui y est établie, a son poste à bord d'un vaisseau, ce bâtiment porte le nom d'avant-garde. — Dans une armée navale qui marche en ordre de bataille, l'escadre qui forme la tête de la ligne, porte le nom d'avant-garde, *the van division of a fleet,* et elle est en avant ou au vent du reste de l'armée.

Avant-port. s. m. Espace de mer, qui précède un port, qui peut

Digitized by Google

mettre des vaisseaux à l'abri, mais qui ne présente pas, comme un port, des chantiers, des ateliers et des magasins établis sur ses contours.

Avantage. s. m. Une certaine supériorité dans la marche, est nommée par les marins l'avantage de la marche, c'est pourquoi si un bâtiment ne peut conformer sa marche à celle d'un autre bâtiment qu'il accompagne, celui-ci a sur lui l'avantage de la marche. Delà vient que si le meilleur marcheur, pour modérer sa vîtesse, déploie moins de voiles que celui qui autrement ne le suivroit pas dans sa route, il est dit alors fairé à ce dernier l'avantage des voiles qu'il n'offre pas comme lui à l'impulsion du vent. — Enfin un vaisseau est-il plus près qu'un autre de l'origine du vent, il a sur lui l'avantage du vent, *weather gage*, parce qu'il peut s'en servir avec succès pour l'atteindre, tandis que le plus éloigné ne peut exécuter le même dessein avec la même facilité, si le premier veut profiter de sa position.

Avarie. s. f. *Average.* Dommage fait à un vaisseau ou aux marchandises qu'il transporte. — Un vaisseau peut recevoir des avaries dans son gréement, ses mâts, ses vergues et dans sa coque. — Dans un mauvais temps éprouvé à la mer il peut avoir fait des avaries. — Il peut heureusement arriver à sa destination; mais non sans avoir des avaries ou franc d'avaries, *free from average*. — On distingue dans le commerce diverses avaries suivant leur importance; c'est-à-dire, de grosses, de simples et de menues avaries. Les premières sont des sacrifices, ou des dépenses extraordinaires qui dans le cours d'un voyage sont devenues nécessaires pour la conservation d'un vaisseau et de sa cargaison. Tels sont, les rançons, les objets jetés à la mer, les dépenses pour un déchargement particulier, et celles qui entraînent un embargo imprévu. Les avaries simples sont des dommages arrivés par la perte des mâts, ou des agrès, ou des ancres, et qui sont la suite des événemens ordinaires de la mer. On range aussi dans cette classe les altérations qu'éprouvent des marchandises ou une cargaison par l'humidité, la tempête, et la grosse mer. Enfin, les menues avaries sont les frais de pilotage, de tonnage et lamanage d'un bâtiment. — Les abordages et les échouages causent souvent des avaries. — L'avarie est aussi le titre ou la base d'un payement qu'on fait à un capitaine marchand pour les bons soins qu'il prend de la cargaison qui lui est confiée, c'est-à-dire, qu'aux frais de transport on ajoute la récompense de tant pour cent du fret, ou de ces frais en faveur du capitaine: ce qui s'exprime en disant qu'on lui donne tant pour cent d'avaries.

Avarier. v. a. *To damage.* Détériorer, mettre en mauvais état. C'est en ce sens qu'on dit, d'un vaisseau, d'une cargaison, d'une pièce de bois, qu'ils sont avariés.

Aventure. (grosse). s. f. *Bottomry.* Lorsque de l'argent a été prêté soit pour construire, soit pour armer un bâtiment pour une campagne déterminée, et qu'il ne doit pas être remboursé, suivant les conven-

Digitized by Google

tions, si ce vaisseau est pris par l'ennemi ou s'il fait naufrage, tandis que dans le cas du succès le prêt doit rapporter un haut intérêt, alors l'argent est prêté à la grosse aventure. *To lend money on bottomry, or by way of bottomry.* Le prêt est alors hypothéqué, sur le corps, la quille, les agrès et cargaison, d'un vaisseau qui en est l'objet, et qui est exposé aux risques de la mer. — Quelquefois cependant ce prêt n'est fait que sur le navire seulement, et quelquefois sur la seule cargaison.

Aveugler. v. a. Boucher, intercepter le passage. Aveugler une voie d'eau, c'est boucher provisoirement avec de l'étoupe, du suif, des plaques de plomb, etc. une ouverture accidentelle qui s'est faite à la carène d'un vaisseau et par laquelle l'eau s'introduit dans l'intérieur du bâtiment. *To stop or fother a leak.*

Auge à goudron. s. f. Vase de bois, long, étroit, et destiné dans les corderies des ports à contenir du goudron chaud, pour y faire passer les fils qu'on veut plus ou moins imbiber de cette matière résineuse. Cette auge est traversée dans sa largeur par deux batons sous lesquels on fait courir les fils à goudronner, l'un est immergé dans le goudron, l'autre est placé à la sortie des fils et hors du goudron. Il sert surtout de point d'appui, à un bout de cordage nommé livarde; et c'est entre les torons ou les cordons de cette livarde qu'on fait passer chaque fil, qui vient d'être goudronné, pour y être pressé, serré et forcé d'abandonner une grande partie du goudron dont il s'est chargé dans l'auge, avant d'aller se rouler sur un touret voisin ou sur un devidoir.

Aviron. s. m. ou rame, *Oar.* Sa forme est représentée (fig. 74. G). C'est un brin de bois *de hêtre, frêne ou sapin*, d'une grosseur plus ou moins grande, qui est façonné de manière qu'une de ses extrémités est arrondie pour présenter au rameur une poignée commode; tandis que l'autre est large et plate, pour servir à frapper l'eau par un plus grand nombre de points. Les avirons sont employés pour communiquer du mouvement aux canots, chaloupes, bateaux et petits bâtimens légers. Le rameur et nageur qui en fait usage attache son aviron sur le plat-bord ou le bord du bateau, place ses deux mains en A, fait plonger dans l'eau la pelle B, et sollicitant ensuite l'aviron à tourner avec vîtesse autour de C, il éprouve une résistance qui lui sert de point d'appui pour repousser le batteau et le mouvoir dans le sens opposé. Dans cet état des choses, le rameur établit naturellement, en ne consultant que sa commodité, un rapport entre la longueur de la partie intérieure *CA* de l'aviron, ou de celle qui est en dedans du bateau et la longueur de la partie extérieure *CB;* et la première *loom*, est assez généralement la moitié de la seconde, *blade or wash.* — Dans les canots et chaloupes, on se sert d'avirons à pointe ou d'avirons à couple, *double banked oar sculler.* Ils sont à couple lorsque la partie intérieure des avirons n'étant pas en longueur, la moitié de la largeur de l'embarcation, permet de disposer deux rameurs sur un même

Digitized by Google

banc; ils sont à pointe, lorsque la partie intérieure des avirons est presqu'égale à la largeur des bateaux à mouvoir. — De plus grands avirons que ceux-ci, sont employés aussi dans des corvettes, des frégates, et même des vaisseaux, pour leur donner certains mouvemens dans des circonstances particulières. Les avirons de vaisseaux n'excèdent pas quarante pieds en longueur. *Ship's oars.* Les galères sont mises en mouvement à l'aide d'avirons. *Oar of a galley.* — Un bâtiment qui est mis en mouvement à l'aide d'avirons, est dit être à l'aviron; et lorsqu'il est disposé pour que tel nombre d'avirons puisse être rangé sur son bord pour le mouvoir, on dit que ce bâtiment est à tant d'avirons. — Enfin, lorsqu'on ordonne quelquefois de mettre les avirons sur le plat, cela veut dire qu'il faut faire sortir de l'eau la pelle de chaque aviron et la placer sans mouvement dans une situation horisontale, ou parallèle à la surface de la mer.

Avironnerie. s. f. *Oar maker's shed.* Nom de l'atelier ou les avirons sont travaillés.

Avironnier. s. m. *Oar maker.* Ouvrier dont l'art est de faire des avirons.

Aviso. s. m. *Advice boat.* Petit bâtiment destiné à porter des ordres ou des avis.

Auloffée. s. m. *Yaw to the luff.* Mouvement horisontal de rotation, qu'un vaisseau fait sur lui-même, lorsqu'il s'avance dans l'espace, et dans un sens tel que sa proue étant portée du côté du vent, l'angle d'incidence du vent sur les voiles devient moins grand qu'il ne l'étoit auparavant. Cette rotation est opposée à celle d'un vaisseau qui fait une arrivée. — Il est des circonstances où des bâtimens sont plus sollicités à faire des auloffées, *to spring the luff.* — Un vaisseau à la cape, fait souvent des auloffées, *coming to,* ainsi que des arrivées, et ces deux mouvemens se succèdent alternativement. Les conséquences, qui peuvent résulter de ces rotations, toujours contraires aux intentions des manœuvriers, imposent l'obligation de veiller sur ces mouvemens, de se défier des auloffées et de rencontrer l'auloffée. Voy. les mots veiller, défier et rencontrer, pour connoître le sens complet de ces phrases.

Auray s. m. Dans les ports et sur les rivières, les bâtimens sont retenus dans des places déterminées, par des cordages qui sont attachés quelquefois sur le rivage, soit à des bois, soit à des canons, enfoncés dans la terre de la moitié de leur longueur, et ces points d'appui ont reçu le nom d'auray.

Aurique. adj. Nom des voiles dont un côté est lacé, soit avec un mât, soit avec un cordage, destiné à les soutenir. Un lacet est employé pour réunir les unes à un mât, et des bagues ou des anneaux servent à lier les autres à des cordages tendus. Dans cet état, elles peuvent tourner facilement autour de ces mâts ou de ces cordages, et le côté lacé peut être à volonté étendu ou replié sur lui-même. On

Digitized by Google

On aura une idée de ces voiles en considérant (la fig. 51. M. et les fig. 20, 30 et 31. V.). Les bateaux bermudiens, les goëlettes, canots, chaloupes, etc. sont gréés de voiles semblables. *Bermudoes sails.*

Aussière. s. f. *Hawser.* Cordage composé de trois ou quatre cordons (nommés torons) qui sont commis ou tortillés ensemble. Ces torons sont des faisceaux de fils, ourdis d'abord et tortillés séparément, ensuite commis les uns avec les autres. Ils sont au nombre de trois dans une aussière dont la grosseur doit être au-dessous de trois pouces, mais on en met quatre dans celles qui doivent avoir une grosseur plus considérable. Cependant on ne commet pas dans les corderies de l'État, d'aussières dont la grosseur excède dix pouces. Presque toutes les aussières des ports sont composées de fils goudronnés, et il n'en est que quelques-unes qui soient en fils non goudronnés parce qu'elles sont destinées à servir dans la composition du berceau d'un vaisseau, où du lit dans lequel il repose, lorsqu'il descend de son chantier à la mer.

Austro. adj. Nom donné au vent du sud par certains navigateurs de la mer Méditérranée.

Autre. (à l')! Prov. Exclamation prononcée à haute voix, pendant la nuit, par la partie de l'équipage qui est de service sur le gaillard d'avant d'un vaisseau, pour annoncer, à chaque demi-heure, qu'elle veille exactement, et qu'elle promet pour la demi-heure suivante la même surveillance qu'elle a eu pendant la demi-heure précédente.

Auvent de sabord. s. m. *Weather boards.* C'est un bâti en planches, qui, introduit dans l'ouverture des sabords d'un vaisseau, et placé sous une certaine inclinaison à l'horison, sert à empêcher la pluie de s'écouler dans le vaisseau par cette même ouverture.

Auxiliaire. adj. *Temporary Officer.* C'est le titre distinctif des Officiers que le Gouvernement nomme, pour servir sur ses vaisseaux pendant un temps limité, lorsque le corps de la marine ne peut seul fournir complètement les États-majors des bâtimens dont il ordonne l'armement.

Axiomètre. s. m. Indicateur de la position de la barre du gouvernail. *Tell tale of the tiller.* Cet indicateur est nécessaire dans un vaisseau à plusieurs ponts, parce que l'Officier qui commande est sur le gaillard, et la barre du gouvernail est placée entre les ponts. C'est pourquoi les choses sont arrangées dans un tel vaisseau, de manière que la même roue, qui, par le moyen d'un cordage, aide à changer de situation la barre du gouvernail, fait mouvoir du même côté, en même temps, et d'une quantité proportionnelle, un petit curseur tel qu'une fleur de lys, qui est placée sur le fronteau de la dunette. Par ce moyen, l'Officier qui dirige les mouvemens du vaisseau par l'action du gouvernail, peut connoître dans tous les instans de quel côté est la barre de ce gouvernail, avec quelle promptitude on varie ses po-

Digitized by Google

sitions, et quel angle elle forme avec le plan diamétral du bâtiment.

Azimutal. adj. Nom d'un compas, ou d'une boussole qui est disposée ou préparée pour faciliter l'observation de l'azimut des astres. *Azimuthal compass.*

B.

Babord. s. m. C'est, dans un vaisseau, le nom du côté qui est à la gauche d'un spectateur, lorsque placé dans le plan diamétral, il regarde la proue du bâtiment. *Larboard.* Delà généralement tous les objets qui sont à la gauche d'un marin, ou dans un bâtiment, ou en dehors, sont dits être à babord. Il y a ainsi dans un vaisseau, des manœuvres, des canons, des ancres, etc., qui sont à babord. Comme la barre du gouvernail doit être placée à babord pour produire, suivant les circonstances, des mouvemens horisontaux de rotation, les marins ont adopté des expressions particulières pour diriger les positions de cette barre, et en commandant ils disent, babord la barre? *Port the helm!* Babord un peu? Babord tout? *Hard a port?* Lorsqu'ils veulent que cette barre soit plus ou moins poussée sur la gauche. — Ces développemens sont suffisans pour faire comprendre le sens des commandemens qui suivent : brasse babord? feu babord? hâle babord? nage babord? scie babord? Et surtout en lisant les articles brasser, feu, hâler, nager, scier, etc. On doit saisir également les expressions suivantes : avoir les amures à babord, *to be upon the larboard tack;* courir babord au vent; passer à babord; être courbé ou incliné sur babord, *to heel to port;* laisser à babord une île, des roches, un port, etc. Etre abordé par babord — Comme le service sur un vaisseau qui est en mer, n'est jamais interrompu, l'équipage est partagé ordinairement en deux parties égales qui se succèdent alternativement; et ces deux moitiés sont distinguées par les noms de babord et de tribord. C'est pourquoi on dit babord est de quart ou de service, babord laisse le quart; babord au quart? etc. Le côté babord sur un pont ou un gaillard de vaisseau, est un côté moins honorable que celui de tribord; et l'officier qui commande à tribord à un rang plus élevé que celui dont le poste est à babord.

Babordois. s. m. *Larboard watch.* Nom des gens de l'équipage qui sont destinés à faire le quart de babord ou le second quart. (Voy. Babord.

Bachot. s. m. Nom donné sur des rivières ou sur de petits bras de mer à des bateaux de la plus petite grandeur.

Baclage. s. m. Ce mot signifie quelquefois la fermeture d'un port.

Digitized by Google

Quelquefois aussi il exprime un assemblage fait avec ordre, dans une place déterminée d'un port, des canots, des chaloupes et des bateaux qui sont destinés pour le service des vaisseaux ou pour les opérations de l'arsenal

BACLER. v. a. Fermer, barrer. Des chaînes ou tout autre moyen tels que des estacades baclent un port, lorsqu'on les emploie à en fermer ou en barrer l'entrée.

BADAGO. s. m. (Voy. Matego.)

BADE. s. f. Ouverture de compas. C'est un terme en usage parmi les charpentiers. Si une pièce de bois étant présentée dans la place qu'elle doit occuper ou remplir, il y a des jours ou des vides qui annoncent la nécessité d'en perfectionner le travail, la mesure de ces jours ou vides faite avec un compas, porte le nom de bade.

BADÈRE. s. f. *Mat.* Large tresse faite avec des fils de caret Elle est employée ordinairement à recouvrir des cables ou d'autres cordages, dans les parties qui peuvent être exposées à des frottemens destructifs.

BADILLON. s. m. Petites broches en bois. Elles portent ce nom, lorsque clouées sur le gabari ou sur le patron en planche de la forme que doit avoir une pièce de bois qu'on veut travailler (fig. 51. G.), elles dépassent son contour de manière à déterminer par leur saillie les largeurs diverses et correspondantes d'une face de cette pièce. Ainsi le gabari *srgk* indique le contour *rg* d'une arrête de la pièce ou du contour de cette face, tandis que les badillons distribués sur les divers points de *rg* en indiquent les largeurs.

BADROUILLE. s f. *Swab.* Pelotte d'étoupe qu'on emploie, dans les ports, à défaut de bois, pour chauffer un vaisseau; (voy. chauffer) ou pour brûler le vieux enduit qui recouvre la carêne d'un vaisseau. — Il devient nécessaire de s'en servir pour le même objet, même dans les ports bien approvisionnés, lorsqu'il pleut, et que les fagots mouillés ne peuvent rester allumés. De telles étoupes, qui sont chargées de goudron, parce qu'elles sont des débris de vieux cordages, s'enflamment plus sûrement, s'éteignent plus difficilement, et deviennent ainsi plus propres à ces ouvrages dans les circonstances désignées.

BAGUE. s. f. Anneau. *Ring.* Il y en a en bois qu'on nomme aussi Andaillots ou Bagues de voiles d'étai, *grommets, rings for the stay sails and jibbs.* Il y en a aussi en fer de la forme *abd* (fig 3. M.); ces bagues sont placées sur le bord d'une voile d'étai ou d'un foc (fig. 82. 83. 84. M.). Elles embrassent et une ralingue de ces voiles et le cordage sur lequel cette ralingue doit être étendue afin de faciliter le développement de ces voiles, lorsqu'on veut les déployer (fig. 1. A.). Des bagues en bois sont aussi employées pour déployer, sur le fut d'un mât, le côté de certaine voile telle que celle d'artimon, etc.; et à cet effet elles entourent le mât et passent par des œillets percés le long du côté de ces voiles. — On nomme bagues d'autres anneaux en corde *hank,* représentés (fig. 74. M.), et qui sont destinés à fortifier les

Digitized by Google

contours des œillets percés dans les voiles d'un vaisseau. La fig. 73, M. présente et un œillet et la bague qui est cousue sur sa circonférence. — Il y a aussi des bagues d'amarrage qui sont de gros anneaux de fer fixés sur des caisses flottantes, pour servir au passage des amarres ou des cordages avec lesquels un bâtiment est arrêté dans un port ou une rade.—D'autres anneaux de fer, nommés bagues à dégréer, *traveller,* portent cette dénomination, parce qu'ils sont, au moment du besoin, attachés aux deux bouts d'une vergue de perroquets, pour qu'on puisse, lorsqu'on veut l'ôter de sa place, la faire descendre ou glisser de la hauteur des mâts, le long des galhaubans que ces anneaux embrassent.

Baie. s. f. *Bay.* Les sinuosités d'une côte maritime, forment suivant leur grandeur, leur contour, et leur profondeur, des golfes ou des baies. Les plus petites reçoivent le nom de baies, et elles sont plus ou moins à l'abri de la mer et des vents. Elles ne deviennent précieuses aux navigateurs que lorsqu'elles leur présentent, un bon fond pour y mouiller et un abri convenable.

Baille. s. f. *Half-tub.* C'est une espèce de baquet, qui souvent est la moitié d'une barrique sciée par son milieu. Suivant leur usage, les bailles dans un vaisseau sont distinguées sous les noms de bailles, de sonde, à feu ou de combat. Celles-ci contiennent l'eau qui est destinée à rafraîchir les canons pendant une affaire; les autres percées dans leur fond, reçoivent, lorsqu'on a sondé, la corde ou la ligne mouillée à laquelle est attachée la sonde ou le plomb qui sert à mesurer la profondeur de l'eau.

Baisse. s. f. La baisse de la mer est la quantité dont sa surface pendant le reflux s'est abaissée au-dessous du niveau auquel elle s'étoit élevée par le flux. Cette baisse est plus ou moins grande à mesure que le reflux ou le jusant est plus avancé, et elle est différente dans les grandes et les petites marées.

Baisser. v. a. *To abase.* Abaisser dans un vaisseau. On baisse les voiles, son pavillon, *to abase the flag,* sa flamme; lorsqu'on les fait descendre de la hauteur à laquelle on les avoit élevées, pour les tenir déployées. Ce terme est alors synonime avec amener. (Voy. Amener).

Baisser. v. n. S'abaisser, devenir plus bas. La mer baisse, lorsque par le reflux, sa surface s'abaisse au-dessous du niveau auquel elle étoit montée par le flux.

Balai du Ciel. s. m. Expression proverbiale pour indiquer le vent qui n'amène jamais de nuages. La direction de ce vent varie suivant la position des diverses régions de la terre, et même suivant les circonstances locales.

Balancement. s. m. Action de balancer. Voyez le mot balancer pour connoître le balancement des couples d'un vaisseau.—Autrefois dans l'architecture navale, ou dans l'art de faire les plans des vaisseaux, on avoit imaginé deux couples qui portoient le titre distinctif

Digitized by Google

de couples de balancement ; ils étoient placés l'un en avant et l'autre en arrière du maître ; et leurs largeurs correspondantes étoient combinées de manière, que les extrémités d'un bâtiment devoient se balancer mutuellement, soit dans le volume des parties submergées, soit dans leurs mouvemens d'oscillation. Aujourd'hui on a reconnu, qu'il ne suffit pas de s'assurer du balancement de deux couples semblables, et que les bonnes qualités d'un bâtiment tiennent à des considérations moins bornées et plus élevées ; mais la théorie qui doit mettre cet ensemble désiré, et cette concordance des formes, reste encore à découvrir. — On nomme balancement des capacités, ce qui vient d'être nommé balancemens dans les volumes des parties submergées de l'avant et de l'arrière d'un vaisseau.

Balancer. v. a. Mettre de l'égalité dans les formes, ou de l'équilibre entre des puissances. Lorsqu'on construit un vaisseau, on balance les couples, dès qu'ils sont élevés sur la quille dans l'état où on les voit (fig. 39. C.) ; c'est-à-dire, qu'on les établit de manière, que les deux branches égales de chaque couple particulier, s'écartent également du plan diamétral du bâtiment ou des faces latérales de sa quille, et que la direction de cette même quille soit perpendiculaire au plan commun de ces deux branches. — On balance les poids, lorsqu'on s'occupe du chargement d'un vaisseau ou de l'arrangement des parties de sa cargaison, en faisant ensorte que les deux côtés, parfaitement symétriques dans leur forme, soient aussi égaux en pesanteur, afin que le centre de gravité reste constamment dans le plan diamétral. — On balance encore les efforts des voiles de l'avant et de l'arrière, en établissant entre ces puissances, un équilibre tel, que le vaisseau obéissant à leur action ne suive dans son mouvement qu'une seule et même direction.

Balanciers. s. m. Anneaux concentriques employés à la suspension d'une boussole ou d'un compas. Ils sont ordinairement en cuivre, placés horisontalement et au nombre de deux. L'anneau extérieur roule sur deux points diamétralement opposés, par lesquels il est joint à la face latérale d'une boëte ou à un point d'appui quelconque. L'intérieur plus petit que le premier, n'a la liberté de tourner que sur deux points ou sur les deux extrémités, du diamètre qui est perpendiculaire à l'axe de rotation de l'anneau extérieur. Par ce moyen, une lampe ou une boussole, étant placée au centre commun, de ces anneaux qui la soutiennent suspendue, peut constamment garder une situation horisontale, malgré les mouvemens d'oscillation d'un bâtiment, lorsque d'ailleurs les axes de rotation des anneaux ou des balanciers, *gimmals of a sea compass, or a lamp*, sont établis parallèlement, l'un à la quille et l'autre à la largeur du vaisseau. — Ces boussoles ou ces lampes ainsi préparées, sont placées à bord dans une espèce d'armoire, nommée habitacle et qui est représentée (fig. 33. C.) l'une sert à indiquer la

Digitized by Google

direction de la route d'un vaisseau, et l'autre à éclairer la boussole pendant l'obscurité.

Balancine. s. f. *Lift.* Cordage qui attaché à chaque extrémité d'une vergue, sert à lui faire prendre et garder une position horisontale ou inclinée, suivant les circonstances. Ces manœuvres sont très-apparentes (fig. 1. M. et A.) et on peut les y distinguer aisément puisqu'elles s'étendent du bout de chaque vergue, au chouquet du mât correspondant. Toutes les vergues d'un bâtiment, excepté celle d'artimon, ou celles qui lui ressemblent, ont deux balancines qui sont fixées à chaque extrémité. Elles sont distinguées entre elles par les noms de balancines, de grand-vergue *main lift*, de misaine, de hunier, de perroquet, de civadière, *running lift of the sprit-sail yard*, de perruche, etc. Ces balancines, quelquefois sont formées par un cordage simple, et quelquefois, par un cordage qu'on fait passer dans une poulie placée au bout de la vergue. Dans le premier cas, on les nomme balancines simples, et dans le second, balancines doubles. — Dans des bâtimens, tels que ceux qui sont représentés (fig. 15, 19, 26, 27, 28. V.) les vergues nommées, gui, corne, pic, qui servent, soit à soutenir, soit à déployer des voiles d'une forme particulière, sont aussi maintenues et inclinées convenablement à l'aide de certaines balancines, qui par cette raison portent la dénomination de balancines, de gui, de pic et de corne; *topping lifts.* — Il y a dans les vaisseaux de fausses balancines, qui ne sont que des balancines supplémentaires ou de remplacement. Ce sont de simples cordages attachés au bout des vergues qui sont destinés à faire l'effet des balancines lorsque celles-ci viennent à se rompre ou à être coupées.—L'arcboutant ferré étant mis en place, est aussi soutenu et disposé par le moyen d'une balancine qui n'est ainsi établie que momentanément.

Balant. s. f. *Bight.* Le balant d'un cordage ou d'une manœuvre, est la partie lâche et pendante de ce cordage. On lui donne ce nom parce qu'elle obéit, en balançant autour des points où elle est attachée, à tous les mouvemens d'oscillation d'un bâtiment. — On arrête ces balancemens en roidissant le cordage, c'est-à-dire, (en terme de marine) en abraquant le balant.

Balaou. s. m. Espèce de goëlette, qui reçoit ce nom dans les Antilles, où elle est en usage. (V. goëlette).

Baleinier. s. m. Nom des bâtimens qui sont employés à la pêche des baleines.

Balestron. s. m. *Sprit.* Perche qui placée diagonalement, sur la surface d'une voile quarrée, sert à la tenir déployée, ainsi qu'à la soutenir à une certaine hauteur (fig. 31. V.). On nomme aussi balestron, une perche, qui, établie sur le côté d'une voile, sert à l'étendre le long d'un mât (fig. 32. V.) et à porter son coin supérieur, à une hauteur plus ou moins considérable.—L'espèce de voilure, ou la forme

Digitized by Google

des voiles, qu'on doit remarquer dans ces bâtimens, est distinguée sous le nom, de voilure ou de voile, à balestron.

Balise. s f. *Beacon*, *sea mark*. Marque apparente, et visible à de grandes distances, qui est placée sur des rochers ou sur des écueils quelconques, dans le dessein d'indiquer les dangers qu'un vaisseau doit éviter, ou la route qu'il peut suivre avec sûreté, pour traverser certain espace de mer. — On trouve des balises établies, à l'entrée de certains ports, de quelques rades, le long des canaux, sur les bords des rivières; elles sont formées, ou par des bouées flottantes, ou par des perches plus ou moins élevées, ou par d'autres objets, convenables aux circonstances locales.— Les dépenses nécessaires à l'entretien de ces balises, ont servi de base à un droit de balise, qui est perçu par les amirautés sur les navires auxquels elles peuvent être utiles. — Les calfats donnent quelquefois le nom de balises, aux marques particulières qui leur servent à désigner sur la surface extérieure d'un bâtiment, les parties ou le calfatage, est discontinué, ou remarquable par quelque défectuosité. V. calfatage.

Baliser. v. a. *To put up beacons*. C'est mettre des balises. Voyez balise. On balise une rivière, un chenal, une ance, des écueils, etc. pour annoncer, par des marques très-apparentes, les lieux que les navigateurs doivent éviter, ou les routes qu'ils doivent suivre.

Balle à queue. s. f. Ou boulet armé d'une queue de fer pour servir, en le faisant fortement chauffer, à produire la liquéfaction du brai, au milieu duquel on le plonge, sans être obligé d'employer une chaudière pour faire fondre cette matière resineuse. Comme les calfats font usage, à bord d'un vaisseau, de ce moyen expéditif, on désigne ordinairement ce boulet par le nom de balle à queue pour calfat.

Balon s. m. Espèce de bateau qui est en usage à Siam et sur la côte de Malabar; *barge of Siam*.

Banc. s. m. Dans les bâtimens qu'on met en mouvement à l'aide des rames, on nomme banc de nage, banc de rameurs, *twart, or seat of rowers*, un long siége où plusieurs rameurs s'asseient pour agir avec leurs avirons. — Dans un vaisseau, on nommoit banc de quart, un vaste siége à dossier et en bois, qui étoit placé sur le gaillard d'arrière en avant du mât d'artimon, et qui étoit destiné à servir aux officiers de quart ou de service. Ce banc est supprimé par les dernières ordonnances. — Le siége continu qui règne sur le contour intérieur de la chambre d'un canot, a le nom de banc, *bench*. — On nomme banc, *bank*, une partie du fond de la mer qui est plus élevée que tout ce qui l'environne, et qui s'approche plus ou moins près du niveau de l'eau. Un banc est donc le sommet d'une montagne, de sable, de rochers ou de vase, qui a pour base le fond de la mer, et dont l'étendue est plus ou moins considérable. On distingue ainsi suivant leur nature, des bancs de sable, *sand bank*, de coquillages, de roches, de cailloux, d'argille, etc. Le sommet de ces bancs est quelquefois à fleur d'eau; quel-

Digitized by Google

quefois la mer ne le laisse apercevoir, ou ne le découvre qu'au reflux, mais elle l'annonce toujours en brisant sur lui avec violence, et en se couvrant d'écume à son approche, lorsqu'elle est agitée. Ces bancs étant à une profondeur plus ou moins grande au-dessous du niveau de l'eau, sont aussi plus ou moins dangereux pour les vaisseaux. Les bancs connus et remarquables par leur étendue ou quelque caractère particulier, ont reçu des noms qui les distinguent, comme ceux de grand banc, banc des aiguilles, banc jacquet, banc à vert. On étend l'acception du nom de banc à ces masses fixes de glace qui embarrassent ou arrêtent les navigateurs dans leurs routes, et on les nomme bancs de glace, *island of ice*.

Bancasse. s. f. Espèce de banc ou de traverse qu'on fait reposer par ses extrémités sur deux consoles ou taquets cloués à deux étances dans la cale d'un vaisseau, afin que, dans certains travaux, des hommes puissent y trouver un appui nécessaire et momentané.

Banche. s. f. Banc de roches tendres et caché sous l'eau. (V. banc.)

Bande. s. f. Ce mot est employé dans des sens différens par les marins, 1°. ils donnent le nom de bande de ris, *reef band*, à un morceau de toile, étroit et large, qu'on applique sur une face de certaines voiles d'un vaisseau pour les fortifier dans les points où doivent être percés des trous pour le passage des garcettes de ris. La fig. 37. M. présente un échantillon d'une bande de ris, percée de deux œillets, et accompagnée d'une garcette passée dans l'un des œillets. On voit (fig. 55.) une bande de ris toute entière, *rm*. Voyez aussi les fig. 33, 59, 66, 79. — 2°. Le mot bande est synonime avec inclinaison. Ainsi mettre un vaisseau à la bande, c'est l'incliner latéralement. — L'impulsion du vent sur les voiles orientées obliquement à la quille, fait incliner latéralement un bâtiment, c'est-à-dire, suivant le style des marins, qu'elle le fait donner à la bande, *to lye a long*, qu'elle lui fait prendre la bande; et si cette inclinaison est à tribord ou à babord, ils disent que la bande est à tribord ou à babord. Lorsque l'inclinaison est très-considérable, le vaisseau est dit prendre une forte bande, ou donner beaucoup à la bande. — Si le vent produit, en mer, l'inclinaison d'un vaisseau, en même-temps qu'il le pousse sur une direction quelconque; d'autres puissances sont aussi employées pour l'incliner, lorsqu'il est en repos dans un port, et ces effets semblables sont toujours désignés par le nom de bande. On met donc un vaisseau à la bande dans un port où on l'incline sur un côté, dans le dessein de visiter, carener, ou réparer le côté opposé. *To heel to starboard or port*. — Quelquefois cette visite s'étend très-profondément ou très-près de la quille; quelquefois aussi, l'inclinaison est modérée, et cette dernière inclinaison est alors nommée demi-bande, *parliament heel*. On ne découvre alors que les cinq ou six premières virures qui sont placées immédiatement au-dessus de la flottaison. — 3°. On dit adverbialement, larguer en bande, filer en bande, *a main*, *to let go a main*.

Digitized by Google

pour dire d'un cordage tendu qu'on le lâche subitement, et qu'on l'abandonne tout d'un coup à tout l'effet de son élasticité ou de la puissance qui produisoit sa tension. C'est ainsi que suivant les circonstances on largue une écoute en bande, un palan chargé, une manœuvre, etc. 4°. Enfin la bande du nord et celle du sud, signifient, dans le ciel ou sur le globe, des zones placées au nord et au sud de l'équateur. *N. or S. shore.*

Banne. s. f. Tente dont on couvre quelquefois un bateau, pour mettre l'équipage à l'abri de la pluie ou d'un soleil brûlant.

Banner. v. a. Mettre une tente, au-dessus d'un canot, d'une chaloupe. (V. banne.)

Bannière. s. f. Ce mot n'a d'usage que dans cette façon de parler adverbiale, en bannière. On dit des voiles qu'elles sont en bannière, *to let fly the sheets of the sails,* lorsque déployées, leur partie inférieure n'est plus retenue par aucun cordage. Alors elles flottent au gré du vent, comme un pavillon ou une bannière. — Les huniers sont en bannière, dès que leurs écoutes sont larguées ou lâchées.

Banquer. v. n. Embanquer, c'est être arrivé au-dessus d'un banc, ou entre plusieurs bancs. Les pêcheurs sont dits embanquer, lorsqu'ils sont parvenus à cette partie de la mer qui recouvre le grand banc où la pêche peut avoir du succès.

Banquereau. s. m. Diminutif de banc, ou nom donné, par comparaison, à un petit banc qui est situé près d'un autre incomparablement plus grand.

Banquier. s. m. Nom distinctif des bâtimens qui sont destinés particulièrement à la pêche qui se fait annuellement sur le banc de Terre-Neuve. *Banker.* Ce nom leur est donné ainsi que celui de Terre-Neuvier.

Banquise. s. f. Grande masse de glaces amoncelées ou séparées, qui empêche l'accès de la terre aux bâtimens arrivés sur le grand banc. Ces glaces descendent du Nord et arrêtent quelquefois long-temps les pêcheurs qui cherchent à atteindre les ports de l'île de Terre-Neuve.

Bapaume. s. f. Ce mot n'est en usage qu'en disant adverbialement, en bapaume, être en bapaume. Cette expression peint l'état d'un bâtiment, qui, sous voiles, ne peut plus gouverner, ni diriger sa route sur une direction déterminée, parce qu'il n'est plus animé d'aucune vitesse, soit par le défaut du vent, soit par quelque désordre arrivé dans ses voiles ou ses manœuvres, ou dans tout son gréement.

Baptême. s. m. *Ducking* Cérémonie en usage parmi les marins de la classe la plus inférieure. Elle consiste à arroser d'eau de mer, les hommes et les vaisseaux, qui, pour la première fois, passent ou sous la ligne, ou sous l'un des tropiques. Elle a surtout été imaginée, et elle n'est pratiquée encore aujourd'hui, que pour obtenir quelque rétribution pécuniaire par laquelle les nouveaux venus, achètent la dis-

Digitized by Google

pense d'un baptême toujours fort abondant. On distingue le baptême de la ligne, de celui des tropiques, et l'un des trois, n'exempte pas des deux autres conformément aux principes de cette institution. — Les anciens pêcheurs confèrent aussi un baptême aux nouveaux pêcheurs de Terre-Neuve.

Baptiser. v. a. Conférer le baptême. V. baptême. — Dans les ports, un vaisseau nouvellement construit, est baptisé avant d'être mis à la mer ou lancé à l'eau, c'est-à-dire qu'on le bénit sous le nom qu'il doit porter.

Baraquette. s. f. Poulie, dont la caisse longue, contient un, deux et trois rouets. Placée entre des haubans, elle y est fixée pour le passage de certaines manœuvres ou de quelques cordages.

Barate. s. f. Assemblage de quatre sangles employées à soutenir la voile de misaine, contre les grandes impulsions d'un vent impétueux, et à empêcher que la toile n'en soit déchirée. Ces quatre sangles sont attachées par une extrémité, à la vergue de misaine et en divers points de sa longueur; de là elles descendent pour se croiser sur l'étendue de la voile, et forment par leur combinaison une espèce de W dont les pointes inférieures sont accrochées à des poulies, à l'aide desquelles ces sangles sont tendues de manière à partager avec la voile toute l'impulsion du vent.

Baraterie. s. f. *Barratry or barretry*. Infidélité d'un Capitaine marchand lorsqu'il trompe les propriétaires ou les assureurs du bâtiment qu'il commande, soit en changeant le plan des voyages qui lui ont été ordonnés, soit en déguisant la nature de sa cargaison, soit en abusant d'une manière quelconque, de la confiance accordée à son titre.

Barbarasse. s. f. Cordage d'une longueur moyenne, et qui reçoit ce nom, lorsqu'attaché par une de ses extrémités à un point fixe, il embrasse étroitement par plusieurs tours, en spirale, une partie de la longueur d'un cable, ou d'un grelin, ou d'un cordage tendu. Il sert, par ce moyen, à produire un très-grand frottement lorsque ces cordages prennent du mouvement; et il permet ainsi de ne les lâcher, lorsque le besoin l'exige, qu'avec modération et par degrés.

Barbe. s. f. La barbe d'un bordage ou d'une planche, *wooden end of a plank, or wooding*, est la coupe transversale qui termine cette planche. Ce nom vient de ce que le plus ordinairement, une telle coupe présente des extrémités de fibres ligneuses qui sont mal ou inégalement tranchées et qui forment une espèce de barbe. — On dit d'un vaisseau qu'il est mouillé en barbe d'un autre, lorsqu'il est placé en avant de ce dernier et à peu de distance; on dit aussi qu'il a N d'ancres en barbe, *with N anchors a head*, lorsque N ancres mouillées en avant concourent à le tenir arrêté.

Barbe (Sainte). s. f. *Gun room*. Chambre formée à l'arrière et à l'extrémité d'un vaisseau, sur son premier pont. Sa largeur est celle du

Digitized by Google

bâtiment dans cette partie; et elle est terminée par une cloison placée derrière le mât d'artimon. On voit la longueur *SB* de la Ste.-Barbe (fig. 12. P.), et le lieu qu'elle occupe sur le premier pont d'un vaisseau. La fig. 4. en présente quelques détails. Elle est destinée surtout au logement du maître-canonnier qui y dépose beaucoup d'ustensiles d'artillerie et qui y est placé pour veiller à la garde des écoutilles, ou des ouvertures *K* et *C* (fig. 12.), par lesquelles on communique du premier pont à la soute aux poudres, ou au magasin des poudres. D'ailleurs, le chirurgien-major, l'aumônier, le commis aux approvisionnemens, et des élèves de la marine sont ordinairement logés dans ce même appartement. — On donne par extension le nom de fausse sainte-barbe, à un autre retranchement qui quelquefois est fait en avant de la sainte-barbe. Cette distribution a lieu dans les frégates, pour multiplier les logemens de quelques personnes qui doivent être séparées de l'équipage.

Barbejean. s. m. *Bob-stay*. Voy. Sousbarbe.

Barbeïer. v. n. Une voile barbeïe ou barbeye lorsque, déployée et tendue, son plan est exactement placé dans la direction du vent. Dans cet état, sa molesse la fait obéir au vent qui, frappant inégalement dessus ou dessous les diverses parties de ses faces, la rapproche et l'éloigne alternativement du mât qui la soutient. — Ce terme est synonime avec fasier, être en ralingue. Cependant ces trois mots sembleroient devoir exprimer trois choses différentes. En effet, être en ralingue, devroit annoncer que la direction du vent est dans le plan de la voile ou dans celui qu'on imagine passer par les ralingues; fasier signifieroit que les deux faces de la voile, dans ses mouvemens d'oscillation, sont alternativement exposés à l'impulsion très-oblique du vent; et barbeïer indiqueroit les mouvemens alternatifs de cette voile en ralingue.

Bardis. s. m. *Water boards*. Prolongement intérieur, et en planches qu'on fait momentanément, aux passe-avans d'un vaisseau, lorsqu'on se propose de lui faire prendre latéralement l'inclinaison la plus grande. On voit (fig. 13. P.) l'ouverture *abcd* qui sépare les deux gaillards dans un bâtiment ainsi que les passe-avans *ad*, *bc* qui en forment les deux bordures; et on imagine aisément que l'inclinaison qu'on peut donner à un vaisseau sur un de ses côtés, lorsqu'elle doit être telle que sa quille paroisse à fleur d'eau, doit faire immerger ce même côté jusqu'au passe-avant et même au-delà. C'est pourquoi, dans le dessein d'empêcher l'épanchement de l'eau de la mer dans l'entrepont inférieur, par l'ouverture *abcd* dans cet état d'inclinaison extrême, on forme un plancher supplémentaire qui prolonge chaque passe-avant, et qui se relève même en talus en s'avançant vers le milieu de l'espace *abcd*, et ce plancher bien calfaté, porte le nom de bardis.

Barge. s. f. *River barge*. Petit bateau à fond plat, en usage sur les rivières.

Digitized by Google

BARIL. s. m. *Small cask*. Il y a dans la marine, 1°. des barils de galère qui n'ont de particulier qu'une forme longue et étroite; 2°. des barils à poudre qui portent ce nom parce qu'ils sont propres à contenir de 50 à 200 liv. de poudre; 3°. des barils à bourse, qui ont la forme d'un cône tronqué, dont la plus petite base est garnie de cuir pour être fermée comme une bourse, et qui sont employés dans un vaisseau, au transport des grenades, partout où elles sont nécessaires pendant un combat; 4°. des barils à mèches qui ouverts par un de leurs fonds, reçoivent les mèches allumées pendant une affaire; 5°. enfin des barils communs qui sont employés aux usages ordinaires.

BARILLAGE. s. m. Assemblage de plusieurs barils.

BARILLET. s. m. Petit baril de poche, dans lequel les cordiers renferment la jauge avec laquelle ils mesurent la grosseur des cordages qu'ils travaillent (voy. Jauge). Les charpentiers ont aussi un barillet sur lequel est roulé le cordeau dont ils se servent pour tracer des lignes sur les faces des pièces de bois qu'ils se proposent de travailler.

BAROMÈTRE MARIN. s. m. Baromètre ordinaire, augmenté des moyens propres à empêcher le mercure contenu dans le tube, de participer aux mouvemens du tube ou de ses supports. Les grandes agitations que les lames communiquent à un vaisseau en pleine mer ne permettroient jamais de mesurer la hauteur du mercure dans un baromètre absolument semblable à ceux dont les Physiciens se servent sur terre; c'est pourquoi, dans le dessein de mesurer cette hauteur à la mer, ainsi que ses variations qui par leur succession et leur grandeur intéressent grandement les navigateurs, on a établi la communication des deux branches du siphon qui forme le tube de ce baromètre, par un filet de mercure de la plus petite grosseur. Cet arrangement, qui ne peut empêcher la pression de l'atmosphère d'avoir tout son effet, s'oppose à celui des mouvemens prompts, irréguliers et courts, parce qu'alors dans un petit intervalle de temps le mercure ne peut passer par l'étroit canal de communication, en volume assez considérable pour faire changer sensiblement le rapport ou la différence des hauteurs des colonnes renfermées dans les deux branches du siphon. Tel est le principe et l'indication des moyens qui sont suivis dans la construction d'un baromètre marin.

BARQUE. s. f. Petit bâtiment de mer. *Bark-Boat*. Ce nom convient essentiellement à des bâtimens qui n'ont qu'un seul mât garni d'une seule voile, et qui ont une grandeur assortie à cette voilure. Cependant cette dénomination semble embrasser tous les bâtimens, qui ont peu de grandeur et dont le port n'excède pas cent cinquante tonneaux. Quelques-uns ont un pont, quelques-uns ont deux mâts (voy. Pl. V.); et leur destination est de naviguer à peu de distance de la terre, pour faire le cabotage (voy. ce mot). — Lorsqu'une barque est expédiée pour porter des avis, on la nomme barque d'avis.

Digitized by Google

Barquée. s. f. Mesure déterminée et de convention. Une barquée de pierres, est une masse de pierres dont le poids est donné par le port connu ou la charge de la barque qui est employée au transport. Il en est de même d'une barquée de lest, *a boat full of ballast*, et c'est par des barquées qu'on mesure les pierres qui doivent composer le lest d'un bâtiment, comme ou mesure le grain par le poids et le volume d'un tonneau.

Barre. s. f. Ce mot a diverses significations dans la marine. 1°. Il indique une pièce de bois étroite et longue, telle que *e f*, (fig. 35. G.) qui sert à faire tourner le gourvernail *edc* sur ses gonds, et qui par conséquent est nommée barre de gouvernail, *tiller in a boat, and helm in a ship*. 2°. Des pièces semblables en bois, sont employées à mouvoir un cabestan sur son axe, (fig. 28 et 29. C.) en introduisant une de leurs extrémités dans les trous *abe;* et elles sont nommées barres de cabestan, *bar of the capstern*.— 3°. des barres en fer nommées barres de cuisines, servent à soutenir les chaudières des cuisines dans les bâtimens de mer. 4°. Il y a des barres d'écoutilles, *hatch bar, head ledges*, qui sont des barres employées à maintenir les panneaux, ou les couvertures en bois avec lesquelles on ferme les ouvertures pratiquées dans les ponts pour établir une communication entre les parties intérieures d'un vaisseau qui sont séparées par des ponts ou des planchers. 5°. C'est le nom général de plusieurs pièces telles que *cd, kl, mn*, etc. (fig. 60. C.) qui font partie de l'arcasse d'un bâtiment et qui ont respectivement plus ou moins de courbure que la barre isolée (fig. 58. G.). Entre ces barres, quelques-unes ont des noms distinctifs quoiqu'elles portent ensemble le nom de barres de l'arcasse *transoms*. La barre la plus élevée *cd* est la barre d'écusson ou la barre d'arcasse, *helm post transom; kl*, qui lui est immédiatement inférieure est la barre ou la lisse d'hourdy, *wing transom*. Ensuite *mn*, qui est placée au niveau du premier pont, est par cette raison la barre de pont, *deck transom, counter transom*. Les autres plus basses sont des barres d'arcasse, et enfin, la plus basse de toutes porte le nom particulier de fourcat d'ouverture, *lowest transom, first transom*. 6°. Il y a des barres de hune, *cross and trestle trees*, qui sont des pièces de bois, placées à la tête d'un mât, pour servir à soutenir la hune qui repose sur elles. On les voit représentées (fig. 24. A.). Elles sont au nombre de quatre, dont deux parallèles et droites, telles que *cd* portent le nom d'élongis, *trestle trees*, tandis que les autres, telles que *ab*, qui ont une légère courbure sur leur contour, sont nommées traversins, *cross trees*. On voit l'assemblage de ces barres, dans la place qu'il occupe, c'est-à-dire, en *z* (fig. 16.). D'autres barres pareilles et nommées barres de perroquet, *cross trees of the top mast*, présentent des points d'appui aux haubans qui maintiennent un mât de perroquet. Celles de grand et petit perroquet sont représentées, (fig. 25 et 26.) et celles de perroquet de fougue (fig. 27.). Elles sont vues en place (fig.

Digitized by Google

13, 16 et 17.). 7°. Il y a des barres en bois qui servent à maintenir fermés, ou les portes des soutes, ou les mantelets des sabords, et qui par cette raison reçoivent les noms de barres de soute, barres de sabord, *bar of the port.* 8°. Dans les corderies, on nomme barres de cochoir, des barres de fer ou de bois, qui traversent le cochoir latéralement pour l'unir aux montans de la traîne, et le maintenir dans une position constante pendant le commettage d'un cordage quelconque (voy. cochoir et commettre).—Dans le grécment d'un bâtiment, on nomme barres de trelingage, des listeaux attachés sur le trelingage, afin qu'ils servent à conduire sur une direction déterminée, certains cordages, tels que les cargue-fond, cargue-bouline et palaquins des huniers. 9°. On donne le nom de barre, *bar of a harbour,* aux masses des sables qui sont amoncelés à l'embouchure d'une rivière, et qui en barrent l'entrée; il s'étend même à ces longues bandes de sable qui bordent certaines côtes maritimes, et qui en défendent l'approche aux navigateurs à cause des lames dangereuses, que la mer, poussée par le vent, élève à leur rencontre.—L'usage de la barre du gouvernail a fait imaginer certaines expressions laconiques pour ordonner et diriger ses positions. On dit que la barre est dessous, *helm a lee,* lorsqu'elle est portée du côté qui est, sous le vent ou opposé au vent. Dans une situation contraire, la barre est au vent; *a weather the helm; the helm hard a weather.* Dans le premier état on a la barre à bord, *hard a lee* lorsqu'elle est poussée de côté jusqu'à toucher la muraille du bâtiment; mais dans ces deux cas on a la barre à tribord ou à babord *helm to starboard or larboard,* lorsqu'elle est portée vers le côté droit, ou vers le côté gauche d'un vaisseau, et qu'elle fait avec le plan diamétral un angle plus ou moins aigu, qui est ouvert dans la partie droite ou la partie gauche du bâtiment. Enfin, la barre droite est celle qui est située dans le plan diamétral. Cette barre est mise en place, *to ship the tiller,* et déplacée à volonté, surtout dans les petits bâtimens. Celui qui se charge de varier ses positions, est dit prendre la barre, ou être à la barre, ou se mettre à la barre. C'est lui, qui suivant les circonstances accidentelles, ramène un vaisseau sur la route qu'il doit tenir, ou l'éloigne de tout ce qu'il doit éviter, en faisant mouvoir la barre, c'est-à-dire, en la poussant à droite ou à gauche, soit pour faire arriver, soit pour faire venir un vaisseau au vent (voy. ces mots); et lorsque le mouvement de cette barre exige *N* bras pour la manœuvrer, alors on dit qu'il y a *N* d'hommes à la barre.—Lorsque les mains de ces hommes nommés timoniers sont immédiatement appliquées à l'extrémité de cette barre pour varier les positions, on dit alors que le bâtiment gouverne à barre franche, et si, comme dans les grands vaisseaux, ils se servent d'une roue et de cordages pour mouvoir cette barre, ils sont dits gourverner à la roue.

Barrée. adj. Titre distinctif de la vergue qui sert à étendre le côté inférieur de la voile du perroquet de fougue. On peut remarquer la

Digitized by Google

vergue barrée, *cross jack yard*, qui est suspendue au mât d'artimon d'un vaisseau représenté (fig. 4. A.) on la nomme aussi vergue séche, et sa dénomination vient de ce que, différente des autres vergues semblables, qui servent à déployer une voile supérieure, et une inférieure, elle n'est employée que pour offrir un appui aux deux points inférieurs de la voile de perroquet de fougue. (Vöy. vergue).

Barrer. v. a. Arrêter, empêcher d'avancer. On barre un vaisseau ou on le trouble dans sa marche, si on multiplie dans divers sens, les coups de gouvernail dont l'effet est non-seulement de faire tourner le vaisseau sur lui-même et de l'écarter d'une direction; mais aussi de retarder sa vitesse. On barre un vaisseau lorsque pour corriger ses arrivees ou ses auloffées, c'est-à-dire, ses rotations horisontales, on produit, à l'aide du gouvernail, un effort, supérieur à celui que les circonstances rendent nécessaire, et dont il faut ensuite modérer l'énergie ou le résultat. L'inexpérience du timonier fait qu'il barre sans cesse le bâtiment qu'il gouverne.

Barrot. s. m. *Barling*. Diminutif de bau; et dans un vaisseau, on nomme bau ce qui est nommé poutre, dans les édifices civils. Les barrots sont destinés à soutenir les planchers des gaillards et dunettes; et ceux qui les terminent dans l'intérieur d'un bâtiment portent le nom de barrots de façade. Les baux des faux ponts portent aussi la dénomination de faux barrots. — Les barrots sur lesquels sont établies les différentes soutes d'un vaisseau reçoivent à cause de leur place, le nom de barrots de soute. — Ceux qui servent de base à la plate-forme de la poulaine, et qui en fortifient la charpente, sont des barrots d'éperon, *uz* et *aq*, (fig. 3. P.). — Dans les bâtimens dont l'avant est ouvert au-dessus de l'éperon, le dernier bau qui est placé, à cette extrémité, et à la hauteur de la seconde batterie des vaisseaux de 74, est distingué par le nom de barrot de coltis, *collar beam*.

Barroter. v. a. *To full to the beams*. Remplir complettement, de marchandises, ou d'autres objets, tout l'espace renfermé entre le fond d'un vaisseau et le plancher ou le pont immédiatement supérieur. Comme il ne reste alors aucun vide dans la cale même près des barrots ou des poutres du plancher qui la recouvre, on dit qu'un bâtiment ainsi chargé est plein jusqu'aux barrots ou qu'il est barroté.

Barrotin. s. m, *Ledge*. Nom de petits barrots; qui sont placés, dans les intervalles établis entre les baux d'un pont, et qui partagent avec eux, quoiqu'ils aient des dimensions bien inférieures, et le poids de ce pont, et celui des efforts, ou des charges qu'il est destiné à soutenir. On voit dans le plan détaillé de la moitié *A d u B* du premier pont d'un vaisseau (fig. 12. P.) et les baux de ce pont et les barrotins intermédiaires. — Dans la charpente d'un caillebotis, qui est formé de pièces qui se croisent, on distingue sous le nom de barrotins, les lattes, les plus épaisses, tandis que celles qui les traversent ont le nom connu de lattes. La fig. 3. P. présente dans l'espace *s n i*, une espèce

Digitized by Google

de treillage nommé caillebotis, dont les barrotins sont parallèles à la longueur de l'éperon.

BAS. s. m. On dit le bas de l'eau pour exprimer l'état de la mer ou de son niveau, à la fin du reflux, ou au moment que le flux est prêt à lui succéder.— Le bas d'un vaisseau est une expression quelquefois employée pour indiquer la partie la plus inférieure ou le fond de la cale d'un bâtiment.

BAS. adv. On abaisse ou on amene tout bas, une voile, une vergue, dans un vaisseau, lorsqu'on les fait descendre au plus bas possible, de la hauteur à laquelle elles étoient élevées. — Quelquefois à bord, le commandement fait à tout le monde de descendre dans les parties inférieures du bâtiment, est exprimé en disant, tout le monde en bas? ou à bas le monde? *men down?*

BAS-BORD. s. m. Titre qui sert à distinguer la classe des bâtimens de guerre qui n'ont qu'une seule batterie, de celle des vaisseaux à plusieurs batteries. Les premiers sont des bâtimens de bas-bord et les derniers de haut-bord. L'origine de cette dénomination est la hauteur différente des œuvres mortes de ces bâtimens au-dessus du niveau de l'eau.

BAS-FOND. s. m. *Shallow water.* Ce nom indique, dans le fond de la mer, des lieux élevés dont les sommets sont assez éloignés du niveau de l'eau, pour ne pouvoir jamais être atteints, par les plus grands vaisseaux, ou par ceux dont la partie submergée a la plus grande profondeur; cependant ils sont tels que la sonde peut servir à déterminer la hauteur de l'eau qui les recouvre. C'est à ces caractères qu'ils sont distingués des écueils nommés haut-fonds, *shoals.* Ceux-ci sont, il est vrai, comme les premiers, de hautes montagnes qui s'élèvent du fond de la mer, mais dont les sommets s'approchent beaucoup plus du niveau de l'eau, que ceux des bas-fonds. Cette position les rend très-dangereux, pour les vaisseaux qui cherchant à les franchir, ou qui traversant l'espace de mer qui les couvre ne peuvent que les choquer, et y échouer, ou s'y briser. La différence étant ainsi bien établie entre les bas-fonds et les haut-fonds, doit éloigner l'idée des sens contraires que ces deux mots semblent présenter aux personnes qui n'approfondissent pas assez leur signification particulière.

BASSE. s. f. *Rigde of rocks.* On donne ce nom ou celui de batture, à de longues montagnes de sable ou à de longues chaînes de rochers, qui s'élèvent du fond de la mer jusqu'auprès de sa surface. Dans son reflux, la mer les laisse en partie à découvert, et semblables à des haut-fonds, ils présentent à la mer, lorsqu'elle est agitée par le vent, des obstacles sur lesquels elle brise avec fureur.

BASSE. adj. On dit que la mer est basse, *low water,* ou qu'il y a basse-mer, lorsque le reflux est sur le point d'être suivi par un nouveau flux, et que son niveau s'est abaissé autant qu'il peut l'être par l'effet de la marée. On dit aussi, que dans un tel espace de la mer, les

eaux

Digitized by Google

eaux sont basses, lorsque par quelque cause que ce puisse être, leur profondeur a diminué d'une quantité considérable.—Dans un vaisseau, la grand-voile et celle de misaine, sont nommées ses basses voiles, *courses*, comme leurs vergues portent le nom de basses vergues.—Lorsqu'un vaisseau de guerre a plusieurs batteries, comme elles sont parallèles et rangées à diverses hauteurs, les unes au-dessus des autres, on donne le nom de batterie basse à celle qui est moins éloignée du niveau de la mer.—Enfin, dans quelques îles, on distingue une partie de leur étendue par le nom de basse-terre, parce que cette partie s'élève moins que le reste au-dessus du niveau de la mer. C'est ainsi qu'en parlant des côtes de la mer, on dit que les terres en sont basses, pour exprimer que leur surface n'est pas placée à une très-grande élévation au-dessus de celle de l'eau.

Bassin. s. m. C'est, dans certains ports, un lieu retiré où les vaisseaux, *shipping*, sont à l'abri du vent et de la grosse-mer, *small harbour*; mais plus ordinairement, on nomme bassin, dans les arsenaux militaires, une enceinte en pierres dans laquelle les eaux de la mer sont introduites par des portes assez grandes pour permettre le passage des bâtimens qu'on y renferme pour y être radoubés ou réparés. *Dock, or basin of a dock.* Il y a de ces bassins qui sont propres à recevoir deux vaisseaux placés à la suite l'un de l'autre; et leur destination a dirigé la forme de leurs contours qui sont à peu-près semblables à ceux des grandes sections horisontales d'un vaisseau de guerre, avec des dimensions cependant, qui sont bien plus considérables. Cette configuration a fait donner aussi le nom de forme à ces bassins. Lorsque ces bassins n'ont que de foibles dimensions qui ne leur permettent de recevoir que de petits bâtimens, et dans les plus hautes marées, ils portent alors le nom de demi-forme.—Dans un vaisseau, le bassin des cuisines est une espèce de plateau en bois, garni d'un rebord sur sa circonférence, et destiné à contenir de l'eau constamment afin d'empêcher, et d'arrêter tous les effets du feu. Cet usage a fait donner à ce plateau le nom distinctif de bassin.

Bastingage. s. m. *Netting.* Espèce de parapet élevé sur les bords et tout autour d'un vaisseau pour former un abri contre le feu d'un ennemi. Les gaillards, la dunette et les passe-avants sont, dans un combat, bordés d'un bastingage, lorsqu'on a eu le temps de prendre ces précautions. Souvent on fait ce bastingage, au moment d'une affaire, en suspendant, par des cordages, de vastes filets qu'on remplit de matelats, de hamacs, et des hardes de tous les gens de l'équipage, jusqu'à la hauteur de quatre pieds à quatre pieds et demi. On en compose ainsi un rempart factice qui met à couvert non-seulement les hommes employés pour la mousqueterie, mais aussi ceux qui s'occupent de la manœuvre du bâtiment. Souvent aussi, et surtout en temps de guerre, le bastingage est fait à demeure, et il n'en porte pas moins le nom par extension, quoiqu'alors il soit formé, ou avec des tronçons

Digitized by Google

de cable, ou avec des sacs remplis d'étoupe, ou de bourre, ou de terre, ou avec des planches de liége, etc.

Bastinguer. v. a. C'est entourer un vaisseau d'un bastingage (V. ce mot.). *To barricade a ship.* — Les personnes qui sont embarquées dans un vaisseau, parlent quelquefois comme s'identifiant avec leur bâtiment, et alors, au lieu de dire que le bâtiment a été bastingué, elles disent qu'elles se sont bastinguées. Il y a dans la langue des marins, beaucoup d'expressions de ce genre, dans lesquelles les navigateurs disent d'eux-mêmes ce qui ne peut être appliqué qu'au vaisseau, où ils sont embarqués. C'est ainsi qu'on dit quelquefois, nous avons touché, vous êtes échoué, nous fîmes côte, nous faisions de l'eau; ils ont coulé bas; nous remplîmes; nous étions sur le côté, nous prîmes la bande, etc.

Bat. s. m. ou Tambour. Remplissage en planches, ou bordages plus ou moins courts qu'on place sous les jottereaux de la proue, pour recouvrir le vide qui règne sous leur épaisseur. On empêche ainsi que les lames de la mer, ne frappent immédiatement sous les jottereaux, et on les force dans leur choc, de s'étendre, sur la surface de ce bat qui est un plan incliné et de forme triangulaire. On voit, qu'exposé sans cesse au battement des lames, sa place a fixé le nom qu'on lui a donné.

Batard. s. m. *Parrel rope.* Ce mot est rarement prononcé seul, et on dit toujours batard de racage, parce qu'effectivement il fait partie de tout racage. C'est un cordage qui sert principalement à lier une vergue au mât qui la porte. Les vergues de hune, de perroquet, et d'artimon, sont attachées à leurs mâts respectifs, en partie, par des batards; mais comme les vergues, suivant les circonstances, doivent être élevées ou abaissées, on favorise ces mouvemens fréquens, d'ascension ou de descente, en garnissant ces batards, de pommes et de bigots enfilés (fig. 89. M.) qui forment proprement les racages. Cet assemblage de pommes et de bigots, ou ce chapelet, embrasse le contour postérieur des mâts, de hune ou de perroquet, tandis que le bout du batard entoure chaque vergue par plusieurs révolutions, pour produire sa réunion avec leur mât respectif. Une extrémité de chaque batard est terminée par un œillet, et le grand frottement que ce cordage est susceptible d'éprouver, a fait adopter l'usage de le fourrer ou de l'entourer d'un plus petit cordage sur toute sa longueur, ou sur une partie de cette même longueur.

Batarde. adj. f. Nom distinctif des marées qui correspondent aux quadratures de la lune; et cette dénomination leur est donnée par opposition à celle de grandes marées, qui désignent celles qui ont lieu au temps des syzigies. Les marées batardes sont beaucoup moins fortes que les marées de pleines et nouvelles lunes. Alors la mer s'élève moins haut par le flux, comme elle s'abaisse moins par le reflux,

Digitized by Google

et sa vîtesse n'est pas aussi considérable. C'est par cette raison qu'elles portent le nom de marées batardes.

Batayoles. s. f. *Stanchions of nettings*. Montans en fer ou en bois, destinés à soutenir les barrières ou garde-foux, qu'on établit dans un vaisseau, partout où il est à propos de prévenir des accidens ou des chûtes dangereuses, comme sur les plats bords, au fronteau des gaillards, sur le contour des hunes. Les garde-foux portent le nom de lisses de batayoles ou de filarets,

Bateau. s. m. *Boat*. Petit bâtiment de mer. Les chaloupes, canots et yoles, consacrés au service d'un vaisseau, sont nommés généralement ses bateaux. — Les bateaux de pêche, *fisher man*, et de passage sont peu considérables par leur grandeur, et ils reçoivent leur nom de leur destination. — Il y a des bateaux Bermudiens (fig. 28. V.), *sloops*, qui sont de petits bâtimens en usage dans les îles françoises et angloises de l'Amérique, parce qu'ils conviennent à de belles mers. Leur mâture et leur voilure les caractérisent et les rendent très-propres aux voyages qu'ils sont destinés à entreprendre. — Il y a aussi des bateaux plats qu'on dit tels parce qu'avec de grandes largeurs ils ont peu de profondeur, et que la forme de leur partie submergée est platte et a peu de courbure, ce qui donne à ces bâtimens la propriété de porter de grands fardeaux sans s'enfoncer dans l'eau à une grande profondeur. — Dans les ports on distingue des bateaux à eau, ou à pompe, ou de lest, *ballast lighter*, parce qu'ils sont destinés à transporter de l'eau ou du lest d'un lieu à un autre. — Il y a certains bateaux qui servent ou qui sont construits pour fermer l'ouverture des bassins dans un port, et cette fonction leur fait donner le nom de bateau-porte. Ils sont préparés de manière que leurs extrémités s'enchassent et descendent ou montent verticalement dans les coulisses qui bordent les ouvertures de ces bassins, selon que ces bateaux sont plus ou moins chargés ou déchargés. — On donne aussi le nom de bateau de lok à un secteur en bois *abc* (fig. 101. G.), parce qu'il reste flottant dans une situation verticale, lorsqu'on le jette à la mer. C'est ce morceau de bois, qui, jeté sur la surface de la mer, sert aux navigateurs comme un terme fixe pour mesurer le chemin fait par un vaisseau pendant l'intervalle de quinze ou trente secondes.

Batelage. s. m. Transport par bateaux, de la charge des gros bâtimens. Les frais de batelage, *bolt boat*, ne sont, en d'autres termes, que des frais de transport.

Batelée. s. f. Charge d'un bateau. C'est l'expression du poids total qu'un bateau peut porter sans danger; et cette grandeur devient souvent une mesure de convention dans les opérations d'armement et de désarmement des vaisseaux.

Bateler. v. n. Conduire des bateaux, être employé à faire naviguer, des canots, chaloupes, et d'autres petits bâtimens.

Batiment. s. m. Nom général de tous les moyens imaginés par les

Digitized by Google

différentes nations pour naviguer sur mer; on peut les diviser en trois classes: bâtimens de guerre, *vessel*, de commerce, *merchant ship*, et de transport; et cette division n'est relative qu'à leur destination. Si on considère qu'ils sont mis en mouvement, les uns par des rames et les autres par le secours du vent, on distinguera des bâtimens à rames et à voiles. Parmi ces derniers on imagine aussi de nouvelles subdivisions fondées sur la grandeur des bâtimens, ou plutôt sur le nombre de leur mâts verticaux. C'est pourquoi il y a des bâtimens à un, deux ou trois mâts. Leurs grandeurs et leurs usages ont fait aussi distinguer différens bâtimens par des noms qui leur sont particuliers, tels que ceux de vaisseaux de ligne, frégates, corvettes, flûtes, gabares, etc. Les vaisseaux de guerre sont classés suivant le nombre de leurs canons ou de leurs ponts; et les vaisseaux de commerce par le nombre de tonneaux qu'ils sont capables de porter. — Lorsque des bâtimens ont des œuvres mortes très-élevées, ou lorsque leur partie qui reste au-dessus de l'eau a beaucoup de hauteur, on les nomme de haut-bord, par opposition au nom de bâtimens de bas-bord qu'on donne à ceux qui dominent peu sur la surface de la mer. — Les relations des puissances auxquelles appartiennent des bâtimens, les font désigner sous les titres de bâtimens ennemis, amis, étrangers et neutres. — Un bâtiment qui est employé à faire ou des découvertes, ou des observations, est nommé bâtiment de découvertes, d'observation, etc. Enfin, dans les ports l'architecture civile étant appliquée à une infinité d'établissemens utiles, les Ingénieurs sont chargés par l'Etat de l'exercer sous le titre d'Ingénieurs des bâtimens civils, et les bâtimens qu'ils construisent sont nommés civils pour les distinguer des bâtimens de mer qui sont l'ouvrage des Ingénieurs-constructeurs.

Batir. v. a. Exécuter la construction d'un vaisseau *to build a ship*. Ce mot doit être employé et paroît adopté, pour désigner particulièrement l'ouvrage d'un charpentier, afin de le distinguer de celui d'un Ingénieur qui est chargé seulement d'imaginer, de perfectionner, de tracer les plans des bâtimens de mer, et de suivre leur exécution. Les fonctions de ce dernier sont ainsi de construire des vaisseaux, mais le travail du premier est de les bâtir.

Baton. s. m. Morceau de bois plus ou moins long, d'une grosseur peu considérable et arrondi dans son contour. Les marins en distinguent plusieurs par des noms différens suivant leurs usages. Ils nomment bâton de foc, *jib boom*, celui qui sert de prolongement au mât de beaupré, (fig. 1. A.) ou *ns* (fig. 14.) pour ajouter à sa saillie hors de la proue, et assurer des points d'appui à plusieurs voiles triangulaires, qui sont très-utiles aux mouvemens d'un vaisseau. — Il y a des bâtons d'hiver qui ne portent ce nom, que parce que, dans la saison des mauvais temps, ils tiennent la place des mâts de perroquet dont les voiles ne peuvent alors être d'aucun usage. — Il y a au sommet

Digitized by Google

de quelques mâts, un bâton de commandement *staff at the mast head* qui n'est qu'un prolongement du mât de perroquet pour servir à porter le pavillon de commandement. Comme le pavillon national est ordinairement déployé à l'arrière d'un vaisseau, il y a un petit mât (fig. 13. E.) qui est planté obliquement sur le couronnement (fig. 1. A.) pour servir à le soutenir par un de ses côtés tandis qu'il est flottant au gré du vent. (Voy. les vaisseaux représentés pl. V.). Cette destination lui a fait donner le nom de bâton de pavillon; *ensign staff* ou de bâton d'enseigne, *flag staff*.—Le bâton de girouette, *staff of a vane*, est placé aussi au sommet d'un mât pour servir de support à la girouette. —Il y a aussi un bâton de pavillon de beaupré, *jack staff*, qui est établi sur la branche verticale de la courbe de beaupré, pour soutenir un pavillon qu'on déploie sur cette extrémité du vaisseau, les jours de Fête ou de Dimanche ou dans des occasions de réjouissance. Lorsqu'une flamme (fig. 15. E) est arborée, un de ses côtés est étendu sur une petite vergue qui porte alors le nom de bâton de flamme, *stick of a pendent*.—Le piston d'une pompe est armé d'un bâton qui sert à le mouvoir, et qui est nommé bâton de pompe.—Une gaffe a pour manche un long bâton qui porte le nom de bâton de gaffe, *stick of a boat hook*.—Dans un combat, on fixe les mêches enflammées au bout d'un bâton, et alors ce boute-feu est nommé bâton à mêche.—Enfin, on se servoit autrefois, pour mesurer la hauteur du soleil, d'un instrument dont la partie principale étoit un bâton gradué, et qui par cette raison portoit le nom de bâton astronomique, ou de Jacob ou celui de flèche, d'arbalestrille, *Jacob's staff*, mais il n'est plus d'usage et avec juste raison, ainsi la description en deviendroit superflue.

Batonnée. s. f. Une bâtonnée d'eau exprime la masse d'eau qu'une pompe élève à chaque coup de piston; et ce nom tire son origine de celui qui est donné au manche de piston, et qui est bâton de pompe.

Battant. s. m. La partie flottante, d'une voile, d'une flamme, d'un pavillon lorsqu'ils sont déployés et retenus seulement par quelques points, porte le nom de battant, de flamme, de pavillon, etc. *fly of an ensign*.

Battant. adj. Un vaisseau est bien battant, lorsqu'entièrement armé, et ayant reçu toute sa charge, les sabords de sa première batterie, sont assez élevés au-dessus de la surface de la mer pour qu'ils puissent être ouverts au besoin, et faciliter sans risque le service des canons, dans tous les temps convenables pour combattre. Il faut aussi pour cet effet que la stabilité de ce vaisseau ait d'ailleurs toute l'énergie nécessaire.

Batterie. s. f. *Tier*. Des canons rangés des deux côtés d'un vaisseau, sur un de ses ponts, et chacun à un sabord particulier où chacun à son embrasure forment, proprement ce qu'on nomme une batterie d'un vaisseau; quelquefois cependant, la destination des sabords, (fig. 1. P.) fait qu'on donne aussi par extension le nom de batterie, à

Digitized by Google

la suite des sabords qui sont placés sur une même ligne, de chaque côté d'un bâtiment. C'est ce que les marins entendent lorsqu'ils disent d'une batterie qu'elle est ouverte ou fermée, ce qui ne peut s'entendre que des sabords. Ils disent aussi qu'une batterie est noyée, ou qu'un vaisseau a une belle batterie, ou qu'il a N pieds de batterie, lorsque la ligne des sabords de la première batterie est placée plus ou moins près du niveau de l'eau, en ayant égard aux loix générales qui fixent les limites de cette hauteur. Mais ils ne parlent que des canons lorsqu'ils disent d'une batterie, qu'elle est dedans ou dehors, à la serre ou aux sabords, parce qu'alors ils veulent exprimer que les canons sont retirés en dedans du bâtiment ou qu'ils sont mis en batterie.— Dans un vaisseau de guerre, à plusieurs ponts, on distingue les batteries par les noms de 1re, 2e, 3e, et batteries de gaillards. Celle qui est la plus voisine du niveau de l'eau, est la première batterie, ou la batterie basse : et elle est composée des canons les plus gros dont le vaisseau est armé. — On donne encore par extension le nom de batterie, à l'intervalle qui règne entre deux ponts placés immédiatement l'un au dessus de l'autre. Lorsque des canons sont rangés sur un pont inférieur, les hommes qui ont un poste dans cet espace, ou qui s'y promènent, ou qui y couchent, disent qu'ils sont dans telle batterie.

Battre. v. a. Ce mot dans la marine signifie quelquefois vaincre, comme dans la langue commune; mais il a aussi d'autres acceptions qu'il est à propos de faire connoître. —Battre en chasse un ennemi, c'est le poursuivre, lorsqu'il fuit, en tirant sur lui avec le canon de l'avant : comme battre en retraite, c'est se défendre avec les canons de l'arrière, contre un ennemi qu'on veut fuir; par la même raison, on dit battre en hanche un vaisseau, lorsqu'on tire des coups de canons dans sa hanche. — Battre la mer, c'est souvent dans l'attente des vents favorables, faire des courses croisées dans un même parage, sans pouvoir avancer sur la route qu'on se propose de poursuivre. — On dit qu'un vaisseau est battu de la mer et des vents, lorsqu'il essuye des tempêtes, ou qu'il parcourt des mers dures et extraordinairement agitées. — En termes de manœuvre, on dit que les voiles battent le mât, lorsque le vent régnant, étant trop foible et trop variable pour les tenir enflées et tendues, les éloigne un moment du mât qui les porte, pour les laisser ensuite retomber sur lui par des mouvemens périodiques. — Enfin, les calfats battent les coutures d'un vaisseau lorsqu'ils refoulent, à coups de masse, dans les joints des bordages, l'étoupe qui doit remplir ces vides, pour fermer tout accès à l'eau.

Batture. s. f. *Flat or shollow.* Voyez Basse. Ce nom donné, au même objet qui porte aussi le nom de basse, semble plus pittoresque. Ce dernier exprime la situation de l'écueil, et le nom de batture semble rendre l'effet qui résulte de son existence. Il annonce que la mer agitée, dont les lames sont régulières et s'avancent sans changer de figure, lorsqu'elles parcourent un espace libre ou lorsqu'elles se dé-

Digitized by Google

ploient sur une eau profonde, se brise en écumant, et bat avec violence sur des obstacles qui tels que des basses, s'opposent à la propagation de ses ondulations. Le nom batture quoique synonime, sous quelque rapport, avec basse, mérite donc d'être conservé pour servir à distinguer les basses, sur lesquelles la mer brise continuellement, de celles qui ne sont jamais annoncées par le bruissement et l'écume des lames.

Bau. s. m. *Beam.* C'est le nom des poutres établies pour soutenir des planchers qui, sous la dénomination de ponts, s'étendent d'une extrémité à l'autre d'un vaisseau, et partagent ainsi le vide intérieur en plusieurs espaces partiels. Les baux servent en même-temps, dans un vaisseau, à maintenir les flancs à la distance qui leur a été assignée. La fig. 53. C. présente dans une seule coupe transversale d'un vaisseau à deux ponts, ainsi que la fig. 22, la distribution de ses planchers, c'est-à-dire, de ses ponts et de ses gaillards, et on y voit les baux ou les poutres, qui, placées les unes au-dessus des autres, assurent la solidité des ponts et l'ouverture constante des branches de chaque couple. Les fig. 10, 11, 12. P. font aussi connoître la disposition de ces baux sous les gaillards, le second et le premier pont. Ceux des gaillards reçoivent souvent le nom de barrots, mais les autres sont nommés baux de pont, *deck beams.* — Le plus long bau du premier pont, celui qui correspond au maitre couple, est nommé le maître bau, *midship beam ;* et sa longueur sert à désigner la largeur principale d'un bâtiment. Car on dit qu'un vaisseau a *N* pieds de bau pour exprimer sa plus grande largeur. Le bau est même devenu une échelle de convention pour établir les dimensions des principales pièces de la coque ou du gréement d'un vaisseau, telles que la quille, les couples, les mâts, les vergues, les manœuvres. Les baux ont dans leur forme une certaine courbure légère, nommée bouge, dans le sens vertical : et elle est sensible (fig. 53. C.). Elle favorise l'écoulement de l'eau du milieu vers les côtés d'un pont, elle diminue le recul des canons, et facilite leur retour aux sabords. Le bau le plus voisin du mât de beaupré (fig. 22. C.), et qui est placé à la hauteur de la batterie supérieure est nommé bau ou barrot de coltis, *collar beam*, parce qu'il est établi dans l'ouverture des branches du couple de même nom. Les baux qui supportent le faux pont, *ntr*, ou le pont inférieur à la première batterie, sont nommés faux baux, *orlop beams.* — Comme dans la construction d'un pont, on ménage des ouvertures, qu'on nomme écoutilles, telles que *E.* fig. 11. P. alors les baux qui sont placés vis-à-vis les côtés de ces ouvertures, ne peuvent s'étendre sur toute la largeur du pont, et ces baux brisés ont la forme *D*, on les nomme demi-baux, *spurs or crow feet of the beams.* — Il y a enfin dans le fond d'un vaisseau un plancher *lm* (fig. 22. C.), sur lequel sont rangés les cables, et qui est appuyé sur des baux ; alors ceux-ci portent le nom de baux de plancher, des ca-

Digitized by Google

bles, *beam of the cable stage.* — Les baux dont les dimensions sont très-considérables ne peuvent être formés que de plusieurs pièces réunies, et solidement assemblées, alors on les nomme baux composés ou d'assemblage, ou armés. Lorsqu'ils sont faits de deux pièces, on voit (fig. 65. C.) comment les deux parties sont accrochées l'une à l'autre, en observant d'ailleurs qu'elles se prolongent réciproquement d'un tiers de leur longueur. Si, dans cette première composition, deux pièces de même équarrissage sont employées pour former un bau, il en est une seconde, où une seule pièce forme la longueur totale du bau et sa largeur, tandis que deux autres suppléent à l'épaisseur qui lui manque; et il en est une troisième, où deux pièces formant chacune exactement la moitié d'un bau, sont prolongées chacune par une troisième pièce qui se liant avec elle, les réunit ensemble pour ne former qu'un seul et même tout. — La position du maître bau dans un vaisseau sert quelquefois aux marins, pour désigner des relations de lieu, entre ce vaisseau et un autre. C'est dans ce sens qu'on dit de deux bâtimens qu'ils sont bau à bau, lorsqu'ils sont voisins et placés parallèlement l'un à l'autre. — Un bâtiment qu'on relève par le travers du maître bau, est celui qui paroît situé sur le prolongement de la direction de ce bau.

Bauquière. s. f. *Clamp,* ceinture intérieure d'un vaisseau, qui par sa longueur et son épaisseur, sert en même-temps, et à lier les couples entre eux et à soutenir les baux par leurs extrémités. Si on considère la fig. 12. P. on jugera de sa position, parce qu'elle est établie sur le contour intérieur du pont représenté par *Bud Amç B.* Son nom de bauquière vient de ce qu'elle est l'appui des baux. — Il y a une bauquière à la hauteur de chaque pont, du faux pont, de chaque gaillard. Et ces longues ceintures sont formées de pièces mises bout à bout qui ne sont liées ensemble ordinairement que par une seconde ceinture inférieure, dont le nom est serre-bauquière. Ces pièces composantes sont clouées sur les couples d'un vaisseau, et leur champ supérieur (fig. 78. C.) porte des entailles *R,* en queue d'aronde pour recevoir les extrémités de chaque bau terminé sous une forme telle que *b,* fig. 61.

Beau-frais. adj. Etat du vent dont la force est modérée, et favorable à une prompte navigation. C'est un de ces termes par lesquels on exprime d'une manière approchée, certain degré moyen de la vitesse du vent.

Beaupré. s. m. *Bow-sprit.* Mât qui, dirigé plus ou moins obliquement à l'horison, saille en avant de la proue d'un vaisseau, s'appuie sur la tête de l'étrave, et repose son pied sur un des ponts. On voit, une partie de ce mât en *aHCb.* fig. 22. C, et on le voit avec tous ses accessoires (fig. 1. A.). Les variétés dans la saillie et la position d'un tel mât sont rendues sensibles (Pl. V.). — Ce mât, en se prolongeant au-delà de la proue, devient propre à servir d'appui, soit à plusieurs

Digitized by Google

voiles, soit aux étais du mât de misaine. Dans les grands vaisseaux, il est composé de plusieurs pièces assemblées pour former la grosseur qu'il doit avoir. On voit ces pièces séparées (fig. 11. A.), et réunies (fig. 12 et 14). — Un vaisseau est beaupré sur poupe, *close behind*, à l'égard d'un autre bâtiment qui le précède lorsque le beaupré du premier n'est éloigné de la poupe du second, que d'une longueur égale à deux fois celle de ce mât. — Mettre son beaupré dans les haubans d'un vaisseau, c'est engager le bout de ce mât entre ces haubans.

Beauture (en). En disposition à devenir ou à rester beau; cela se dit du temps, lorsqu'il change, et qu'il devient beau après avoir été mauvais.

Bec. s. m. dans une ancre (fig. 70. M.). C'est la pointe *u* de chaque patte *bill of an anchor*. — Dans quelques bâtimens de la Méditerranée, tels que les tartannes, les felouques, etc. on donne le nom de bec à la forme aiguë de leur avant. *Beak or prow.* — Des pointes de terre, qui s'avancent dans l'eau en se prolongeant loin des côtes auxquelles elles tiennent par leurs bases, prennent aussi quelquefois le nom de bec. — Un des outils des calfats a le nom de bec à corbin, *rave hook*, parce qu'il est formé d'une lame plate, étroite et recourbée, qui est emmanchée en équerre à une verge de fer. Cet instrument en fer, sert à arracher du fond des coutures d'un vaisseau, ou des joints des planches, la vieille étoupe qu'on veut remplacer.

Bécasse. s. f. Nom d'une barque espagnole qui n'est pas pontée, dont la carêne très-façonnée a une proue très-élancée, et qui ne porte qu'une grande voile.

Belandre. s. f. *Bylander* Nom d'une barque hollandaise (fig. 21. V.), qui a la voilure approchée d'un brigantin (Voy. Brigantin.); avec cette différence que, dans la belandre, la voile de brigantine déployée, s'étend en avant du mât d'artimon. D'autres belandres connues à Dunkerque ont le gréement des sloops. (Voy. Sloop.)

Belée. s. f. Cordage fait avec des fils non goudronnés, et dont le nom plus généralement adopté est celui de funin blanc.

Belle. adj. On dit que la mer est belle lorsque sa surface est peu agitée, et lorsque les lames peuvent à peine troubler la situation naturelle des vaisseaux. Une belle batterie est celle qui étant la plus voisine de la surface de la mer est cependant assez élevée au-dessus de son niveau, pour que des lames ordinaires ne puissent pas empêcher l'usage des canons qui la composent. — On dit aussi que des boulets sont tirés en belle, lorsqu'ils sont dirigés sur l'œuvre morte d'un vaisseau, dans l'intervalle des haubans de misaine à ceux du grand mât.

Bénédiction. s. f. Acte religieux par lequel un Prêtre bénit un vaisseau qui vient d'être construit, et qui est encore sur son chantier. Cette cérémonie se fait, après une messe célébrée solemnellement à bord de ce bâtiment le jour où il doit être lancé à la mer.

Béquilles. s. f. Etançons ou pièces de bois sur lesquelles on fait

Digitized by Google

appuyer un bâtiment échoué, afin qu'il ne se renverse pas sur un de ses côtés. Les bâtimens dont la carène a une forme très-fine, très-pincée et très-façonnée, ne peuvent, sans étaies, se soutenir droits sur un fond uni; et alors on les contient à l'aide de béquilles dans leur assiette naturelle, parce que leurs flancs se déformeroient s'ils restoient couchés sur un de leurs côtés. Les cutters exigent ces précautions importantes.

BER ou BERCEAU. s. m. *Cradle*. C'est une espèce de lit formé de cordages et de fortes pièces de charpente, sur lequel on fait reposer un vaisseau, lorsqu'après avoir été bâti à terre sur un chantier incliné, et sa construction étant entièrement achevée, on se propose de le lancer à la mer. Un berceau embrasse une grande partie de la carène du vaisseau pour lequel il est préparé. Il est établi de manière que, posé sur le chantier et avec une pente, uniforme à l'égard de l'horison, il peut glisser vers la mer aussitôt qu'il est dégagé de tout ce qui peut le retenir, emportant avec lui le vaisseau qui abandonne ensuite son lit, lorsqu'il parvient à trouver dans l'eau environnante un nouvel appui propre à le soutenir flottant. Voici la composition et l'usage d'un berceau. Deux longues pièces de bois, nommées coittes, sont établies dans des directions parallèles, sur le chantier du vaisseau, de part et d'autre de la quille, et sont éloignées entre elles d'une distance égale à peu-près au tiers de la largeur principale du bâtiment qu'on se propose de mettre à l'eau. Ces coittes servent de base à tout le berceau, et leur longueur est à peu-près égale à celle du bâtiment. On voit (fig. 42. C.), une partie extrême *ce* des coittes dont on vient de parler, ainsi qu'une partie du chantier *bdn* que le vaisseau doit parcourir en se rendant à la mer. On place sur ces coittes des montans nommés colombiers, tels que *mo* qui s'élèvent jusques sous la surface de la carène pour lui servir d'appui. Les têtes des colombiers correspondans sont ensuite liées entre elles par des rostures ou par plusieurs tours de cordages *mnm*, qui passent sous la quille du vaisseau, et empêchent ainsi ces montans de s'éloigner les uns des autres. D'autres moyens s'opposent au rapprochement des coittes, comme on le voit (fig. 31. C.), et ce sont des arcs-boutans tels que *on*, tandis que les cordages tels que *Fn* maintiennent solidement, et les coittes et la quille *BD*, dans leur distance respective. Les colombiers sont distribués de distance en distance, sur divers points de la longueur des coittes et de l'avant à l'arrière du vaisseau. Ceux qui sont placés aux extrémités s'élèvent immédiatement jusques sous la carène, mais ceux du milieu tels que *B* (fig. 27.), appuient leur tête échancrée sous une forte et longue pièce de bois *cc*, nommée ventrière, qui telle qu'une demi-ceinture, embrasse de chaque côté les plus larges contours de la partie basse de la carène. — Des billots tels que *u* sont d'ailleurs placés dans les intervalles des derniers colombiers, et des coins sont introduits entre ces billots, afin que tout cet

Digitized by Google

assemblage présente au vaisseau un soutien plus ferme et plus continu. Lorsque le moment de lancer le vaisseau ou de le mettre à l'eau est enfin arrivé, on s'occupe d'abord à chasser tous ces coins avec force et graduellement entre les billots; et bientôt par ce moyen, la masse du vaisseau est soulevée insensiblement au-dessus de ses tins, ou du chantier sur lequel elle reposoit précédemment. Alors elle n'est plus portée que par les seules coittes du berceau et maintenue par les colombiers; enfin dans cet état le berceau est abandonné à lui-même, ou à la pesanteur qui le sollicite à glisser sur le plan incliné du chantier; et il emporte avec vîtesse à la mer le poids dont il étoit chargé.

Berges. s. f. Ce nom est donné quelquefois à des rochers escarpés qui bordent une côte. On dit, les berges d'Olonne.

Berne. (en) *a Wast.* Un pavillon en berne est un pavillon pendant à l'arrière d'un vaisseau et plié sur lui-même. Dans cet état, il devient en mer un signal généralement adopté, pour annoncer ou des besoins pressans, ou une certaine détresse, ou une demande de secours. — En rade on met pavillon en berne, pour appeler à bord les gens de l'équipage qui sont absens. — Un vaisseau qui est préparé à partir, et dont on veut annoncer le départ à tous ceux qu'il doit transporter, met pavillon en berne, tire un coup de canon, et déferle ou déplie sa voile de petit hunier. — Un vaisseau qui revient de la mer se sert aussi du pavillon en berne pour demander un pilote.

Berthelot, s. m. *Prow.* Flèche en bois, qui est établie sur l'avant de certains bâtimens particuliers à la mer méditerranée, pour présenter aux voiles de focs, des points d'appui placés plus ou moins en avant de la proue.

Bette. s f. Voyez Marie-salope. Petit bâtiment dont la destination est de transporter, loin d'un port, la vase qui en est extraite pour lui conserver ou augmenter la profondeur d'eau nécessaire, pour le flottage des vaisseaux.

Bidon. s. m. *Cann.* Petit baril, dont la forme est celle d'un cône tronqué. Il est en bois et il sert à bord des vaisseaux pour contenir le vin ou l'eau destinés pour les besoins journaliers de sept hommes. — Sa petite base qui est son ouverture supérieure, est celle par laquelle on le remplit, et il présente, sur le côté de cette base, un petit bec par lequel on peut boire.

Bidot (à-). Une voile à-bidot est celle que le vent presse contre le mât qui la porte. Telle est celle de la fig. 25. V. Mais cette expression n'est employée pour peindre cet état d'une voile, que lorsque cette voile est latine telle que celles des galères et de plusieurs bâtimens de la méditerranée. Elle sert à distinguer cette situation d'une voile, de celle où elle est placée lorsque le vent frappant sur la surface opposée l'éloigne de son mât (fig. 8 et 24. V.).

Bigorne. s. f. Outil de calfat. Il ressemble à un coin de fer, et il

Digitized by Google

est employé pour briser, au fond des joints de deux planches, les clous, qui peuvent traverser ces vides, et par conséquent gêner les calfats dans leur travail.

Bigot. s. m. *Ribbs*. Petits plateaux de bois d'orme, représentés (fig. 88. M.) et qui font partie du racage représenté fig. 89., ils séparent les pommes de ce racage et maintiennent leurs rangs à une distance constante. Leur usage est indiqué aux mots Bâtard et Racage.

Bigues. s. f. *Sheers*. Longues et fortes pièces de sapin, employées à divers usages. Des bigues, font partie d'une machine à mâter (fig. 86. M.) pour soutenir comme *odq*, les caliornes qui sont placées en *c* et qui servent à élever un mât *a* lorsqu'on se propose de l'établir dans sa place sur un vaisseau V. — D'autres pièces nommées bigues, sont des montans élevés autour d'un vaisseau en construction, pour faciliter par les poulies qu'elles portent à leur tête, l'exhaussement et l'arrangement des grosses pièces composantes de ce bâtiment. — On nomme aussi bigues deux pièces de bois assemblées ou réunies par une de leur extrémité pour composer une espèce de chèvre, avec laquelle on lève des fardeaux, et on facilite le chargement ou le déchargement d'un bâtiment. — Enfin on donne le nom de bigues, à de fortes pièces de bois dont on se sert comme de leviers pour incliner un petit bâtiment sur un de ses côtés, afin qu'on puisse le carener, ou réparer sa partie submergée.

Billard. s. m. *Billiard*. Barre de fer, cylindrique sur 10 à 12 pieds de longueur, et terminée d'un côté par un large talon, plus épais que la tige. Il sert à pousser à leur place, les liens de fer dont on ceint un mât (fig. 10 et 12. A.), qui est composé de plusieurs pièces, afin de reserrer étroitement ensemble et maintenir sûrement, ces pièces composantes.

Billarder. v. a. Frapper à coups redoublés, avec le billard, sur les cercles de fer dont on ceint un mât ou une vergue d'assemblage. Dans cette opération, on réunit plusieurs bras sur la tige du billard, pour obtenir un choc très-considérable. Voy. Billard.

Billardeur. s. m. Homme employé à billarder. Voy. ce dernier mot.

Bille. s. f. Voy. Billard.

Billeteur. s. m. Nom d'un ouvrier ou d'un matelot, qui reçoit en même-temps et sa paye et celle de plusieurs de ses camarades, auxquels il est chargé de la remettre.

Billetes. s. f. Nom de morceaux de bois, coupés et préparés, pour les cuisines des vaisseaux. Ces approvisionnemens sont distribués dans les vides qui règnent entre les bariques arrangées dans la cale. C'est pourquoi ces bois de billetes ne sont autre chose que des rondins dont l'arrangement est toujours plus facile et le volume moins considérable.

Billons. s. m. Pièces de sapin, équarries et de forte dimension.

Digitized by Google

Elles portent ce nom pour être distinguées des mâts bruts ou des arbres de sapin qui naturellement sont arrondis. Cependant entre ces derniers, il en est qui portent le nom de billons ronds, lorsque leur longueur n'excède pas 50 pieds, parce qu'alors ils sont regardés comme des tronçons de grands arbres. Il y a ainsi des billons quarrés et des ronds.

Biscayenne. adj. *Long boat, biscayan long boat.* Nom distinctif d'une espèce de barque longue, qu'on nomme souvent chaloupe biscayenne. Ses extrémités sont très-aiguës; son grand mât qui est vertical porte une voile très-grande; et son mât de misaine fort incliné sur l'arrière, n'est pas chargé d'une voile aussi étendue.

Biscuit. s. m. *Sea bread.* Pain en usage à la mer. Il a la forme platte d'un petit gâteau, et il porte ce nom parce qu'on le fait cuire plus long-temps que le pain ordinaire, afin de le dessécher plus complètement et de pouvoir le conserver bon et sain pendant de longues campagnes, pour la nourriture des équipages.

Bitord. s. m. *Spun yarn.* Corde d'une petite grosseur, et composée de trois ou quatre fils tortillés ensemble. Ces fils d'abord étendus, sont attachés par une extrémité, à un point commun, tandis que l'autre extrémité est fixée au centre de diverses petites roulettes nommées molettes, qu'une roue fait tourner en même temps pour les tortiller ensemble et composer un cordage nommé bitord. Il est fait avec du chanvre inférieur ou du second brin, et il est employé à recouvrir d'autres cordages plus utiles et plus précieux, pour prévenir ou supporter les effets destructeurs du frottement. Dans les corderies de l'État on fait du bitord qui a soixante brasses de longueur, et les diverses espèces de bitord sont distinguées, soit par le nombre des fils qui les composent, soit par l'état goudronné ou non goudronné de ces mêmes fils. On les désigne par les noms de bitord, de N fils, *N yarns;* blanc, *white;* noir ou goudronné, *tarred.*

Bitte. s. f. *Bitt.* Nom de deux forts piliers de bois qui s'élèvent verticalement, près de l'avant d'un vaisseau, au-dessus de son premier pont. On voit une telle bitte *ft* (fig. 22. C.) dans la place qu'elle occupe à bord d'un vaisseau; mais on distingue ces deux montans en *om* et *Fn* (fig. 35.) avec les pièces qui les accompagnent, ainsi que celles sur lesquelles ils sont fixés. L'appui de ces deux bittes, est sur un bau *ur* qui appartient au premier pont, et sur un faux-bau *zs*. Elles s'appuient contre des consoles E et D qu'on nomme des taquets de bittes, et leurs têtes sont réunies par une forte traverse *CD* nommée traversin. Cet assemblage est ainsi conformé pour présenter un appui solide aux amarres des vaisseaux ou aux cordages à l'aide desquels on retient un vaisseau dans un lieu désigné. Ces amarres où les cables, embrassent le traversin et la tête de ces bittes, par certains points de leur longueur, tandis que leur extrémité, hors du vaisseau, est liée à une ancre dont la patte est engagée dans le fond

Digitized by Google

de la mer, ou à un autre point d'appui quelconque. Dans quelques bâtimens, l'utilité et la nécessité de ces bittes, ont porté à en établir deux paires, qui sont placées l'une en avant de l'autre, afin qu'elles concourent ensemble au même effet; et cette prévoyance est importante, pour les grands vaisseaux de guerre, lorsqu'ils se trouvent à l'ancre, au milieu d'une grosse mer. — Les bittes qui viennent d'être décrites sont souvent nommées grandes bittes, *main bitts*, pour les distinguer de bittes plus petites, qui d'ailleurs portent plus généralement le nom de bittons.

Bitter. v. a. *To bitt.* Tourner un cordage sur les bittes. Bitter le cable, c'est ainsi lui faire faire un tour sur la tête d'un montant de bitte tel que *fct* (fig. 22. C.) en embrassant le traversin *C* ou *CD* (fig. 35.) afin que par ce moyen il puisse maintenir le vaisseau (fig. 7. V.) auquel appartient cette bitte, et qui est lié à une ancre dont la patte est engagée dans le fond de la mer.

Bitton. s. m. *Top sail sheet bitt.* Petite bitte, nommée ordinairement bitton d'écoute à cause de ses usages. La fig. (36. C.) en donne une idée. Deux piliers droits ou courbes, et en bois, qui sont croisés par une traverse et fixés sur le milieu d'un bau de pont d'un vaisseau, forment ce qu'on nomme les bittons d'écoute. Ils servent de points d'appui, auxquels on amarre, ou on arrête plusieurs manœuvres d'un bâtiment. — Dans un vaisseau, il y en a, qui sont placés en avant du grand mât, et d'autres semblables en avant du mât de misaine. — Les premiers portent le nom de grands bittons et les seconds celui de petits bittons, parce qu'ils sont destinés pour servir à l'amarrage des manœuvres courantes qui appartiennent aux voiles du mât près duquel ils sont établis. — Comme les écoutes de grand et de petit hunier sont amarrées à ces bittons, ils reçoivent, comme nous l'avons dit, le nom de bitton d'écoute.

Bitture. s. f. *Range.* C'est la partie, de la longueur d'un cable, qui doit suivre à la mer une ancre qu'on se propose de mouiller ou de laisser tomber au fond de l'eau. Elle est proportionnée à la profondeur de la mer, dans le lieu du mouillage; et on l'étend sur le pont d'un vaisseau avant de jeter l'ancre qui doit l'entraîner après elle. Si on prépare ainsi cette partie de cable, c'est afin qu'étant développée dans toute sa longueur, la chûte de l'ancre ne puisse être retardée, ni arrêtée par aucun obtacle. — Etendre ainsi cette partie de cable, c'est prendre une bitture, *to make a range of the cable.* L'augmenter ou la diminuer, c'est alonger ou racourcir la bitture.

Blanc. adj. *White.* On donne ce nom à tout cordage, dont les fils n'ont pas été goudronnés avant d'être commis ou tortillés ensemble ou qui n'a pas été imbibé de goudron, après sa fabrication.

Bleu. adj. On distinguoit autrefois dans la marine, sous le titre d'Officiers Bleus, les Officiers qui aujourd'hui portent le nom d'Auxiliaires. Voyez Auxiliaire. Destinés pour la marine marchande, ils

Digitized by Google

sont employés momentanément dans la marine militaire, pendant la guerre, et le retour de la paix les ramène au service du commerce.

Blin. s. m. Pièce de bois forte, courte et quarrée, qui, telle que le bélier des anciens, étant mise en mouvement par plusieurs hommes, est employée à frapper par une de ses extrémités. On s'en sert dans les chantiers de construction (fig. 42. C.) pour ébranler un vaisseau, qui, dans son berceau, étant abandonné à lui-même et à la pente de sa cale, tarde cependant, à cause du frottement, à descendre vers la mer où la pesanteur tend à l'entraîner. On pense détruire une telle indifférence au mouvement en frappant à coups redoublés, sur des coins, qui, placés sous le pied des acores de l'étrave du vaisseau, communiquent à la masse totale un effort propre à la soulever et à favoriser l'action de la pesanteur en augmentant cependant le frottement. — Dans les atteliers de mâture un blin pareil est employé pour produire l'application immédiate et précise des diverses pièces qui entrent dans la composition d'un mât ou d'une vergue.

Blindage. s. m. Action de blinder. Voy. Blinder.

Blinder. v. a. Blinder un vaisseau, c'est pour ainsi dire le plastronner, en le recouvrant extérieurement, d'un très-grand nombre de tronçons de vieux cordages, lorsqu'il est destiné à essuyer le feu d'une citadelle ou d'une batterie quelconque. C'est de pareils tronçons qu'on recouvre ses ponts et ses gaillards jusqu'à une certaine hauteur, lorsqu'on veut prévenir les effets des bombes. Avec de telles précautions on amortit les chocs, et on prévient des éclats très-dangereux.

Bloquer. v. a. Voy. Ploquer.

Bois. s. m. *Wood*. Dans la marine, on distingue, suivant leur destination, des bois de construction, *timbers for ship building*, de membrure, de mâture, d'arrimage, *fathom woods*, de rebut, *refused wood*, de tins, de barque, de chaloupe, de démolition, *old timber*, de chauffage, *fire wood*, d'aviron. On distingue aussi, suivant leur état, des bois bruts, *rough tree*, courbants, *compass timbers*, en grume, de brin, droits, *strait timbers*, tors, flottans, fondriers; enfin, suivant leur emploi, il y en a de nommés bois de foc, d'araignée, *crow's foot*, à chauffer les vaisseaux, *breaming fagots*, etc. Plusieurs de ces expressions présentent un sens clair ou connu, et quelques autres demandent les éclaircissemens qui suivent. — Les bois d'arrimage sont ordinairement des rondins bien droits, qui par ce moyen sont propres à maintenir des barriques dans l'intérieur d'un vaisseau aux places qu'elles doivent garder. — Les bois de tins sont ceux qui n'ayant pas assez de valeur intrinsèque, pour être employés dans la charpente des vaisseaux, servent seulement pour des besoins du second ordre. — Des bois sont flottans ou fondriers, selon que leur pesanteur spécifique est plus petite ou plus grande que celle de l'eau où ils sont plongés. — Un bois de foc, est un petit morceau de bois

Digitized by Google

tourné, qu'on place en *fq* (fig. 83. M.), au sommet d'une voile nommée foc *abc*, et qui traversant en *f* et *q*, les deux ralingues *ac* et *ab* de ce foc sert à maintenir déployée, cette partie extrême de la voile. — Un bois d'araignée est représenté (fig. 49.), et sert à former ainsi qu'à maintenir les branches de l'araignée qu'on étend sur le bord antérieur de chaque hune. Voy. Araignée. — Un vaisseau qu'on approvisionne de bois, est dit faire du bois, *to make a provision of wood; to get wood.* — Lorsque dans un combat, on dirige les canons sur le corps même d'un bâtiment ennemi, c'est alors tirer en plein bois.

Boisage. s. m. Action de boiser un vaisseau ou de composer sa carcasse, en élevant et établissant tous ses couples sur sa quille. Voy. Boiser.

Boiser. v. a. C'est, après avoir fixé les couples principaux d'un vaisseau sur les points divers de la longueur de la quille, dans l'état représenté (fig. 39. C.); remplir par de nouveaux couples intermédiaires les espaces qui séparent les couples nommés couples de levée, afin qu'ils forment, avec ces derniers, la carcasse entière de ce vaisseau. — La distance des couples de levée dans un vaisseau de 74, est quelquefois de dix à douze pieds, et celle des couples intermédiaires nommés couples de remplissage est de plusieurs pouces, suivant les vaisseaux.

Boîte. s. f. Dans la marine il y a des boîtes en bois qui sont distinguées par des noms tirés de leur usage. Telles sont les boîtes, à compas, à étoupilles, à chemise à feu, c'est-à-dire, qui renferment une boussole, ou des étoupilles ou une chemise à feu. — On donne aussi le nom de boîtes de ferrures de gouvernail, à des garnitures en fonte qu'on emboîte dans les pentures qui reçoivent les gonds du gouvernail, afin de rendre le frottement plus doux. — Des cilindres de bois, qui sont percés suivant leur axe, et qui sont placés verticalement dans l'épaisseur des ponts et des gaillards pour servir de passage aux cordages avec lesquels on manœuvre la barre du gouvernail, portent aussi le nom de boîtes pour drosses ou pour rabans de gouvernail. *Rudder case.* — Enfin un appat pour la pêche est aussi nommé boîte.

Bombarde. s. f. Nom d'une barque, ou d'une galiote destinée à porter un mortier en batterie.

Bome. s. f. Grande voile d'un bateau. Sa forme est quadrangulaire, et les figures 19 et 27. V. présentent une voile semblable qui est maintenue déployée, soit par une petite vergue supérieure nommée pic, sur laquelle elle est enverguée, soit par une plus longue vergue inférieure, qui porte le nom de gui. Cette voile a beaucoup de ressemblance à la brigantine de la fig. 23., et même à l'artimon des vaisseaux (fig. 1. A. ou 81. M.), et elle est susceptible d'être orientée très-près de l'origine du vent.

Digitized by Google

Bomerie. s. f. *Bottomry*. Prêt d'argent à la grosse aventure. Voyez Aventure.

Bon et Bonne. adj. Dans la marine, le mot bon, est employé souvent comme synonime avec avantageux, favorable, convenable. C'est ainsi qu'on dit, suivant le sens de ces mots, qu'il vente bon frais, qu'un vaisseau est bon voilier, qu'il évite par le bon tour, qu'on tient le bon bout d'un cordage, qu'on fait bon bras, bon quart, etc., c'est-à-dire, que le vent est fort sans être violent; qu'un vaisseau a une marche facile et prompte; qu'il tourne du bon côté lorsque le flux et le reflux se succèdent; qu'on a saisi le bout convenable d'un cordage; qu'on tient, convenablement tendu, le bras d'une vergue; et qu'on veille attentivement sur le vaisseau, dont la conduite et le salut nous sont confiés. Cette dernière expression étant développée, donne aisément à comprendre un commandement ou une recommandation qui souvent sont répétés à bord d'un vaisseau. Souvent on dit bon quart devant? *look out afore there*? bon quart par-tout? pour avertir les personnes qui sont sur l'avant d'un vaisseau ou dans tout autre lieu, d'être attentifs à tout ce qui peut intéresser la conservation ou la manœuvre d'un bâtiment. — Enfin, à bord, on entend souvent, après un ordre donné, l'équipage répondre, *à la bonne-heure?* et cette exclamation annonce non seulement qu'il a entendu le commandement, mais aussi qu'il va l'exécuter avec empressement et soumission. — On dit aussi qu'une chaloupe est bonne de nage, qu'on fait bonnes garcettes, qu'on amarre bonne-main, que le fond de la mer est de bonne-tenue; et ces phrases seront expliquées aux mots Garcette, Nage, Tenue et Amarrer.

Bonace. s. f. Suspension de mauvais temps. La bonace règne, lorsqu'un air plus tranquille et une mer moins agitée succèdent à des tempêtes et à de grosses lames.

Bonder. v. a. *To full*. Un vaisseau est bondé lorsque sa cale est totalement remplie d'objets quelconques, en provisions ou en marchandises, depuis le fond jusqu'au pont ou jusqu'au plancher supérieur, sans laisser aucun espace vide.

Bonnette. s. f. *Studding-sail*. Voile supplémentaire qui dans les beaux temps est sur-ajoutée aux voiles hautes ou basses, et sur leurs côtés lorsqu'elles sont déployées. On voit (fig. 32. M.) la forme d'une bonnette basse, *lower studding-sail*, de grand-voile ou de misaine. Le côté inférieur de ces espèces de voiles est quelquefois étendu à l'aide d'une petite vergue; et cette vergue est maintenue par des cordages arrangés en patte d'oie. On voit (fig. 57.) la forme de bonnettes hautes, *top mast studding-sail*, c'est-à-dire, des huniers et des perroquets. Enfin, la fig. 58. présente la bonnette de la voile d'artimon; *driver*. Des bouts-dehors sont employés à étendre ces voiles dans le prolongement du plan des voiles principales dont elles augmentent l'étendue. — On emploie quelquefois des bonnettes maillées *bonnet*,

Digitized by Google

qui ne sont autre chose que des bandes de toile qu'on lace avec le bord inférieur des basses voiles : et elles sont d'usage lorsque le vent est si foible qu'il devient avantageux de profiter même du courant d'air qui passe au-dessous de ces voiles. — Il y a aussi des bonnettes lardées, qui ne sont que des bonnettes ordinaires qu'on a matelassé avec de l'étoupe. On les prépare de cette manière pour les étendre extérieurement sous la carène d'un vaisseau, afin qu'elles servent à recouvrir momentanément, les ouvertures accidentelles et placées profondément, par lesquelles la mer s'introduit abondamment dans la cale. — Les bonnettes des huniers sont désignées quelquefois par le nom de bonnettes en étui. — Dans les senaux on grée une bonnette, *ring tail* à l'arrière ; on donne aussi quelquefois une bonnette, *drabler* aux sloops et aux shooners. — Un vaisseau a-t-il ses bonnettes basses déployées ? On dit qu'il court sous ses bonnettes basses ; *under water sails.*

Bord. s. m. Ce mot a diverses significations en outre de celles qu'on lui donne dans la langue commune. Il exprime, tantôt un vaisseau, *board or ship's board ;* tantôt une course au plus près du vent, *trip, tack;* tantôt le contour extérieur d'un bâtiment, *side;* tantôt enfin le rivage de la mer, *shore.* — Dans le premier sens on dit aller, monter, rester, être, demeurer, passer à bord ; tel homme, descend de bord, est du bord, vient de bord. Les vêtemens qu'on ne porte que dans un vaisseau et à la mer, sont aussi nommés des habits de bord, etc. 1°. On dit qu'un vaisseau court ou fait un bord, lorsque le vent qui le met en mouvement, ne frappe, que sous un petit angle d'incidence, ses voiles orientées aussi obliquement qu'elles peuvent l'être à l'égard de sa quille. C'est dans ce même sens qu'il faut entendre ces expressions, courir un ou plusieurs bords, *to make N boards;* courir un bon bord. Si une telle route est dirigée vers la terre ou vers la grand-mer, alors c'est courir un bord, à terre, *standing in shore,* ou au large, *standing off shore.* — Si les voiles ne sont pas tout-à-fait orientées au plus près du vent, alors le vaisseau est dit avoir les amarres sur bord, *to have the tacks on board.* Si le vaisseau, après avoir tenu au plus près avec le vent souflant sur un côté, présente l'autre côté au même vent pour courir de nouveau au plus près, alors il change de bord, *to change from one tack to another ;* il met à l'autre bord, il court bord sur bord, *about, to ply to windward.* Alors il peut courir, ou un bord à terre et un bord au large, *off and on;* ou au même bord qu'un autre vaisseau, ou le même bord, *upon the same tack;* ou, à bord opposé, ou à bord à contre, *upon a contrary tack.* Si ces bordées ou ces bords se succèdent promptement, alors il court à petits bords, parce que l'espace parcouru est peu considérable. 2°. Deux bâtimens sont bord à bord, ou bord sur bord, *along side* lorsqu'ils sont côte à côte. S'ils sont placés le long d'un quai, ou le long de la terre, ils ont le bord à

Digitized by Google

quai ou à terre; on dit d'un canot qui flote à côté d'un vaisseau qu'il est le long de bord. — Jeter quelque chose hors d'un vaisseau, c'est les jeter hors le bord, par-dessus le bord, *over board.* — Si on veut faire ranger les gens de l'équipage sur le bord d'un vaisseau, on le commande en disant, *passe le monde sur bord.* — Si, dans un combat on tire en même-temps les canons qui sont établis de chaque côté d'un vaisseau, c'est alors combattre des deux bords. — Le côté d'un bâtiment sur lequel frappe le vent régnant est nommé le bord du vent, et le côté opposé le bord de sous le vent. — Les planches qui recouvrent extérieurement toute la carène d'un bâtiment, composent ensemble une enveloppe qui porte le nom de franc-bord. — 3°. Enfin, on dit être au bord de la mer, descendre, débarquer sur le bord de la mer, approcher de trop près le bord de la mer; et ce sont autant d'expressions où bord est synonime avec rivage.

Bordage. s. m. *Plank.* Planches plus ou moins épaisses qui sont employées, soit à recouvrir dans toute son étendue la surface extérieure de la carcasse d'un vaisseau, soit à former les ponts ou planchers qui sont distribués dans l'intérieur des bâtimens. Ces bordages, qui dans leurs cours, croisent tous les couples sur lesquels ils sont appliqués et arrêtés, composent ainsi à un bâtiment une enveloppe solide qui sert en même-temps, et de liaison à toutes ses parties, et de défense contre la pression de la mer environnante, ou contre le choc des lames, et d'obstacle à l'introduction de l'eau dans son intérieur. Parmi les bordages d'un vaisseau, certains ont des noms distinctifs, tels que ceux de précéintes, carreau, ribord, lisses de rabattue, etc. parce que leurs dimensions sont supérieures à celles des autres bordages La différente position de certains bordages, les a fait distribuer en plusieurs classes Il y a des bordages de fonds, *planks of the floor*, et ce sont ceux qui enveloppent la partie inférieure de la carène; les bordages des gaillards, et de la dunette, sont ceux qui recouvrent ces demi-planchers. La fig. 42. C., indique par des lignes courbes longitudinales la direction de ces bordages sur le contour de la carène, où ils sont étendus suivant la plus courte distance qui sur cette surface sépare les deux points qui les terminent. La fig. 38. fait connoître comment dans la partie supérieure de la proue, ils sont distribués et placés; la fig. 12. P. présente aussi dans la moitié de sa surface, la suite des bordages qui recouvrent les baux et composent un pont. On voit encore fig. 3, la composition du plancher du gaillard de l'avant On doit distinguer dans les ponts et demi-ponts des vaisseaux, des bordages différens par leur importance, leur position, ou leurs dimensions. Tels sont les hiloires qui paroissent seules dans les fig. (10, 11 et 12.) avec les fourures de goutières. On se réserve à les faire mieux connoître ainsi que les bordages extérieurs aux noms particuliers qui les indiquent — Le mot bordage exprime quelquefois l'action de border un vaisseau ou d'appliquer des bordages dans leur

Digitized by Google

place. C'est ainsi qu'on dit, être occupé du bordage d'un bâtiment, ou travailler à son bordage.

BORDAILLES s. f. Planches brutes, qui, par leur forme, leurs dimensions, et leur valeur intrinsèque, paroissent susceptibles d'être employées comme bordages, après avoir été travaillées convenablement.

BORDANT. s. m. *Foot of a sail.* Côté inférieur d'une voile, et qui reçoit plus ordinairement le nom de bordure. (Voy. Bordure.)

BORDÉE. s. f. Ce mot a plusieurs significations. 1°. C'est le nom d'une course plus ou moins longue dirigée au plus près du vent, (voy. Bord.) *Board or tack, board in tacking.* Dans ce sens on dit, faire ou courir une bordée, *to tack, or make a board;* faire, de courtes ou de longues bordées, une bonne bordée, *good tack;* courir à petites bordées, *by small boards;* pousser sa bordée ou la prolonger; atteindre ou gagner, un lieu, un objet quelconque, à la bordée, ou à bout de bordée; c'est à dire ne parvenir à un but désiré qu'à l'extrémité d'une bordée qui n'y conduit qu'à peine. 2°. Ce mot indique la durée d'une espèce de faction faite à bord d'un vaisseau pour veiller au salut commun. C'est ainsi qu'on dit, courir la grande bordée, *watch of half the ship's crew*, pour exprimer qu'une moitié de l'équipage est sans cesse de garde pour faire le service à bord d'un vaisseau. L'équipage court la petite bordée, lorsqu'il est divisé en trois ou quatre parties qui successivement font le quart. L'état-major ne court ordinairement que la petite bordée, et l'équipage jouit de cet avantage dans les bonnes rades et dans les ports. 3°. Tirer sa bordée, dans un combat, ou donner sa bordée, *broadside*, c'est tirer tous les canons, qui sur un vaisseau sont en batterie du même côté. Recevoir plusieurs bordées, c'est essuyer successivement le feu des batteries d'un vaisseau ennemi, qui a tiré des deux côtés ou d'un côté seulement.

BORDEIER. v. n. Voy. le mot Louvoyer, dont l'usage est plus généralement adopté. *To ply to windward by boards.*

BORDER. v. a. Ce mot a diverses acceptions. Il signifie, ou mettre en place les bordages d'un bâtiment, ou tendre une voile du côté qui est sous le vent, ou préparer des avirons à être employés au besoin: ou enfin il désigne la situation de certains objets, qui sont placés sur les bords d'une côte. — Ce mot employé dans le premier sens, est expliqué au mot Bordage, *to plank.* On dit ainsi border un vaisseau, *to plank a ship;* border, le fond, la carène, les hauts d'un vaisseau; border la dunette, les gaillards, les ponts, *to lay a ship's deck.* — Lorsque les bordages ne sont pas placés, sur la carène d'un vaisseau, les uns au-dessus des autres, en les faisant toucher par leurs bords respectifs, et que le supérieur chevauche sur l'inférieur, ou recouvre une partie du bord de l'inférieur, alors cette manière de border qui n'a lieu que dans les petits bâtimens, est nommée border à clin *to built with clincher work.* — On dit, border une voile, *to haul home the*

Digitized by Google

sheet, et c'est la tendre à l'aide de son écoute; comme l'amurer, c'est la tendre à l'aide de son amure. On borde dans un vaisseau la grande-voile, la misaine, *to tally aft the sheet; to hale aft the main sheet, the fore sheet;* on borde l'artimon, *to set the mizen, to hale out the mizen;* on borde les focs, *to hale aft the jibb and forestay sail sheets.* Quelquefois on dit seulement border l'écoute de telle voile, *to tally a sheet, to tally aft the sheet*, et toutes ces expressions signifient étendre ces voiles en les tirant, par le coin inférieur, où leur écoute est attachée. (Voy. Écoute). Si on considère la fig. (1. A.) les voiles sont, dans ce vaisseau, orientées obliquement à sa quille. Quoique elles soient toutes bordées, il y a des différences à faire observer dans l'acception de ce mot, suivant les voiles dont on parle. Dans les basses voiles, c'est-à-dire, la grande voile et la misaine, les deux coins inférieurs peuvent seuls prendre telle position qu'il plaît de leur donner; ils peuvent à volonté être élevés ou abaissés, portés en avant ou en arrière de leur mât respectif; et les border, c'est tirer vers l'arrière le seul point inférieur qui est opposé au vent régnant, afin de concourrir, à tendre ces voiles, avec l'amure qui sert à porter le coin du vent en avant du mât. — Dans les focs, les voiles d'étai et l'artimon, il n'y a qu'un seul coin de ces voiles qui soit susceptible de varier à la volonté du manœuvrier, et le cordage qui est attaché à ce coin, lorsqu'il est employé à tendre ces voiles déployées, est dit, dans tous les temps, servir à les border. Les voiles hautes, telles que les huniers et les perroquets, ou perruches, sont dites aussi, dans tous les temps être bordées, lorsqu'elles sont tendues à l'aide des cordages attachés aux deux coins inférieurs de ces voiles. — Toutes ces voiles sont bordées plat, *to haul close aft*, lorsque leurs écoutes, aussi tendues qu'elles peuvent l'être, font présenter ces voiles au vent sous la forme d'une surface presque plane. — Border les avirons, c'est les placer sur le bord d'un bateau, et les tenir prêts à servir au premier signal, *to ship the oars.* — Enfin des rochers, ou des hauts fonds, ou des écueils, bordent une côte, lorsqu'ils en sont placés à peu de distance, et qu'ils s'étendent plus ou moins le long d'une telle côte, en rendant ainsi son accès dangereux, difficile ou impossible.

Bordier. adj. Ce mot indique une qualité particulière : et un vaisseau est bordier, *lap-sided ship*; lorsqu'il s'incline sur un côté, plus facilement que sur l'autre, étant sollicité d'ailleurs par des puissances égales et semblablement placées Cette mauvaise qualité a pour cause, soit une différence, dans les formes, ou dans les poids des deux flancs d'un tel bâtiment; soit une inégale distribution de la charge établie pour corriger un défaut de symétrie. Un tel vaisseau est dit alors avoir un faux côté; et on le reconnoît à la mer lorsque sous un effort égal de ses voiles, orientées obliquement à la quille, un de ses côtés résite moins que l'autre à l'inclinaison que cette puissance tend à produire.

Digitized by Google

Bordigue. s. f. *Crawl.* Retranchement ou parc en cannes et en roseau, formé sur certaines parties du rivage de la mer pour retenir du poisson enfermé et dans l'eau.

Bordolingue. s. f. Ou ribord, voyez ce mot qui est plus en usage. C'est le bordage extérieur le plus voisin de la quille et qui, à compter de cette pièce, commence l'enveloppe en bois de la carcasse d'un vaisseau.

Bordure. s. f. *Foot of a sail.* Côté inférieur d'une voile déployée. On voit la bordure *cd* de la grande voile (fig. 55. M.). On peut distinguer à côté (fig. 33.) celle de la misaine. *cd* (fig. 59 et 79) est aussi la bordure d'un hunier et d'un perroquet de fougue. *Sr* (fig. 81.) est celle de la voile d'artimon, comme *cb* est celle des voiles d'étai et des focs (fig. 80, 82, 83, 84.). Les bonnetes (fig. 32, 57, 58.) ont aussi leur bordure *cd*. Dans la civadière (fig. 66.), *ca* est aussi la bordure. Ensuite après avoir considéré ces voiles isolées, on peut distinguer de nouveau, leur bordure, lorsqu'elles sont à leur place et en action (fig. 1. A.) et l'on remarquera qu'elle est toujours le côté ou le bord inférieur de ces mêmes voiles.

Borgne. adj. Telle est une ancre qui n'a qu'une patte. (V. Ancre). — Quelquefois on donne ce nom à une ancre mouillée, lorsqu'elle n'est pas accompagnée d'une bouée qui, flottant verticalement au-dessus d'elle, indique le lieu du fond de la mer où elle est placée.

Bosse. s. f. *Stopper.* Cordage plus ou moins fort, et plus ou moins court, qui, fixé par une de ses extrémités sur un point d'appui quelconque, sert à retenir un cable ou une manœuvre, ou un cordage quelconque, dans l'état de tension qui leur a été donnée, en les enveloppant de sa longueur par des tours serrés et multipliés. On voit (fig. 43. M.) en *d*, une bosse de cable sur le bord d'une écoutille ou d'une espèce de trappe pratiquée dans l'épaisseur du pont. C'est un fort cordage qui embrasse par un bout une cosse ou une sorte d'anneau fixé sur le pont, tandis que l'autre bout se termine comme un fouet en une tresse plate, avec lequel on entortille un cable que cette bosse doit contribuer à retenir au besoin. De telles bosses sont nommées à fouet, *stoppers of the cable.* D'autres bosses semblables, mais sans fouet, sont attachées à d'autres cosses et dans d'autres places telles que *u* et *x*, etc., en avant des bittes. Plus courtes que les premières, elles en sont distinguées par un gros bouton nommé cul de porc (fig. 24.) qui les termine, et qui leur a fait donner le nom de bosses à bouton, *knotted stoppers.* Elles sont armées d'une aiguillette ou d'un petit cordage qui leur est lié au-dessous du bouton, et qui sert à les réunir étroitement aux cables qu'elles doivent maintenir tendus. Elles portent ainsi le nom de bosses de cables, *ring ropes;* ou bosses à aiguillette, *stoppers with laniards.* — Il y a aussi d'autres bosses, bien plus foibles, et dont on entoure ou dont on fouette le cable d'une ancre mouillée pendant la durée d'une violente tempête. Desti-

Digitized by Google

nées à amortir seulement l'effet des grosses lames, elles leur cèdent graduellement, en se cassant successivement, et empêchent ainsi que ces chocs considérables se transmettent trop promptement ou trop vivement à l'ancre mouillée. Cet usage leur a fait donner le nom de bosses cassantes. — On nomme bosse debout, *stopper at the cat head*, un long cordage *zstnm* (fig. 10. M.) Elle traverse le bossoir *A* au-dessus duquel elle est retenue en *A* par un bouton ou cul du porc qui le termine; et elle sert à soutenir l'ancre par son arganeau *t*, aussitôt qu'elle sort de l'eau, ou lorsqu'on se prépare à la mouiller. — Des bosses pareilles aux premières dont on a parlé précédemment, et qui ne sont que des bosses d'attente, sont aussi quelquefois attachées à des boucles fixées sur le pont d'un vaisseau en divers points de sa surface : ces bosses sont nommées bosses de pont. — D'autres bosses destinées à des usages à peu-près semblables, servent aussi dans les opérations qui ont pour objet de coucher un bâtiment sur un de ses côtés pour le carêner, et leur nom distinctif est celui de bosses de carêne. — En général, tout cordage employé et fixé comme les bosses précédentes, porte le nom de bosse, en quelque point qu'il soit placé. — On donne le nom de bosse à un cordage qui sert à retenir et à lier un bâtiment, ou une chaloupe, ou un canot, ou un bateau flottant auprès de lui. *Boat rope*. De là vient, qu'à bord d'un vaisseau, on dit quelquefois donner une bosse à un canot, ou prendre une bosse, pour dire qu'on donne ou qu'on reçoit un cordage destiné à attacher ce canot à un vaisseau qui sert alors à le retenir dans une même place. — Enfin des bouteilles de verre pleines de poudre, et garnies de mèches propres à porter le feu à bord d'un ennemi, reçoivent aussi le nom de bosses.

BOSSEMAN. s. m. *Boatswain's mate*. Officier marinier ou bas-officier dans l'équipage d'un vaisseau. Il est chargé particulièrement du soin des cables, des ancres, et de tout ce qui leur est relatif dans les usages qu'on en fait à bord.

BOSSER. v. a. *To stopper*. Retenir un objet par le moyen d'un cordage, dont une extrémité est à ce dessein fixée solidement sur un point d'appui quelconque. On bosse le cable d'une ancre mouillée, *to stopper the cable*, afin de le lier plus étroitement au vaisseau, qui par ce moyen est plus sûrement retenu par cette ancre dans le lieu de la mer dont il ne doit pas s'éloigner. Lorsqu'on veut augmenter la longueur de cette partie du cable qui va de la tête de la bitte à un ancre mouillée (fig. 7. V.), et pour prévenir tous les risques auxquels on s'exposeroit en lâchant ce cable qu'il seroit peut-être impossible de retenir, on bosse ce cable en avant des bittes; c'est-à-dire qu'on saisit ce cable en divers points avec les bosses fixées en *u* et *x* (fig. 43. M.). Alors ce cable étant ainsi retenu sans le secours des bittes, on lui fait aisément embrasser la bitte par d'autres points de sa longueur, et on combine cette opération de manière qu'ayant détaché les bosses, le vaisseau se trouve être à l'égard de son ancre,

Digitized by Google

à une distance convenable aux circonstances. On voit donc que dans la suite de ce travail, on commence par bosser pour pouvoir bitter ensuite; de là vient que l'ordre de l'exécuter consiste à dire brièvement, *bosse et bitte?* — Lorsque le cable ne fait qu'un tour sur une bitte, il n'est pas assez bien attaché pour ne pas glisser sur cette bitte, et par conséquent pour empêcher le vaisseau de s'éloigner de son ancre; c'est pourquoi d'autres bosses fixées à l'arrière des bittes sur le pont du bâtiment, sont employées pour l'entourer étroitement en divers points, et pour le réunir solidement au corps du vaisseau. — Bosser une ancre, c'est la maintenir pendante à l'aide de la bosse debout, au-dessous du bossoir, *to stow the anchor upon the bow.* — On bosse aussi les vergues des huniers ainsi que les basses vergues d'un vaisseau, souvent avec des chaînes de fer, au moment d'un combat, afin que ces vergues restent encore soutenues, dans le cas où leurs drisses seroient coupées par des boulets. Le mot bosser, dans cette opération, a le même sens qu'on lui a attribué précédemment, et on doit entendre de la même manière, les phrases où on peut dire qu'on a bossé certaines manœuvres ou certains cordages d'un vaisseau.

Bossoirs. s. m. *Cat-head.* Pièces de bois de fortes dimensions, qui sont placées et couchées sur le gaillard d'avant d'un vaisseau, de part et d'autre du beaupré, et qui sont saillantes hors de la proue. On voit dans la fig. (10. M.) la saillie *An* d'un bossoir, et les accessoires qui annoncent sa destination. Mais dans la fig. (3. P.) qui est le plan horisontal du gaillard, les deux bossoirs *cbd* et *st* y sont représentés dans leur situation respective avec toute leur longueur. Fixés par une queue *bd*, sur les barrots du gaillard, leur tête saillante, *nf* (fig. 38. C.) est soutenue par une courbe en bois ou une console *o*, et elle est percée de trois mortaises verticales qui reçoivent autant de rouets pour le passage du cordage qui tient à la poulie *B* (fig. 10. M.), par laquelle, dans certaines circonstances, une ancre est suspendue. — C'est l'usage indiqué des bossoirs qui a déterminé leurs fortes dimensions; et s'ils ont une saillie hors du vaisseau, elle n'a été imaginée que pour éloigner de la muraille la patte d'une ancre pendante. Si d'ailleurs ils sont éloignés de l'étrave, c'est pour rendre plus facile l'opération de traverser les ancres ou de les placer le long du vaisseau lorsqu'elles ont été tirées du fond de la mer. — Quelquefois les bossoirs servent de termes de comparaison auxquels ont rapport certains objets extérieurs. C'est pourquoi on les distingue par leur place dans le vaisseau, en bossoir de tribord et bossoir de babord; par leur situation à l'égard du vent régnant, en bossoir du vent *weather bow*, et bossoir sous le vent *lee bow.* Un objet qui est aperçu du vaisseau, selon la direction du bossoir du vent, est dit être sous le bossoir du vent, *on the weather bow*: s'il est vu sur une perpendiculaire à la quille, et qui passe par la tête du bossoir, il est par le travers du bossoir, *on the bow.* Enfin,

quand le vent vient de côté, et que les voiles sont orientées un peu obliquement à la quille, le point du vent de la misaine est quelquefois fixé sur le bossoir, alors on dit que la misaine est amurée au bossoir. *To get the fore tack to the cat head.*

Bot. s. m. *Dutch boat.* On donne ce nom généralement à tout bateau à rames de la plus petite grandeur : il y en a de ce nom qui sont plus grands, et qui portent des voiles semblables à celles des sloops.

Botte. s. f. C'est un tuyau de plomb dont on garnit les lieux d'aisance d'un vaisseau, et qui reçoit le nom de botte de bouteilles.

Botte. (en), *In frame.* En fagots ou en paquet. Des futailles, des chaloupes, des canots, des bateaux, sont en bottes lorsque toutes les pièces qui les composent, étant séparées, sont assemblées en faisceau et liées ensemble pour pouvoir occuper un moindre espace et être montées au besoin.

Boucanier. s. m. Nom de certains bâtimens qui étoient employés autrefois à transporter, sur des iles, des boucaniers ou des chasseurs de bœufs sauvages

Boucaut. s. m. *Dry cask.* Grosse futaille propre à contenir du sucre ou autres marchandises sèches.

Bouchot. s. m. Parc, entouré de pieux, qui est construit sur une plage ou sur le rivage de la mer. Il est placé de manière que la mer ne peut le découvrir que dans les grandes marées. A ces époques on y trouve du poisson arrêté, et on y pêche des moucles ainsi que d'autres coquillages.

Boucle. s. f. Anneau de fer, ou de bois, ou de corde. On scelle dans l'épaisseur des quais, des boucles grandes et fortes pour servir à y attacher les bâtimens, et on les nomme boucles de quai. — Dans un vaisseau, des boucles portées par la tête de certaines chevilles, sont fixées dans la muraille et intérieurement, sur les deux côtés de chaque sabord. Elles servent de points d'appui pour mouvoir ou arrêter les canons; et elles sont nommées boucles de sabord, *port-rings.* — Les fers avec lesquels on enchaîne les prisonniers dans un vaisseau, sont aussi nommés des boucles; et un homme aux fers est dit être sous boucles. — On donne encore le nom de boucle à une ouverture plus ou moins circulaire que forme un cordage replié sur lui-même. Les fig. (25, 26 et 38. M.) donnent une idée de ces sortes de boucles. Celle-ci sont des boucles d'estropes de poulie.

Boudin. s. m. Dans la construction de l'éperon d'un vaisseau, c'est une des pièces de bois, courbée avec grace, qui s'étendent de *b* à divers points de *la* (fig. 1. P.), et qui est placée dans le milieu de l'espace *lba*. Son contour arrondi a fait distinguer cette lisse moyenne sous le nom de boudin, *middle rail of the head.* — On donne encore ce nom à la pièce supérieure en bois qui borde horisontalement le doublage d'un vaisseau, autour de la carène. Sa forme est demi-cylin-

Digitized by Google

drique, et appliquée sur un vaisseau, elle sert à maintenir les bords extrêmes du doublage, etc.

Bouée. s. f. *Buoy*. Corps léger, fait de bois ou de liége, *cork buoy*, et de manière que sa pesanteur spécifique est très-inférieure à celle de l'eau. Chaque bouée est destinée à flotter verticalement au-dessus du lieu d'une ancre mouillée à laquelle elle est liée par un cordage nommé orin. La fig. (7. V.) donne une idée de cet usage. La grosseur d'une bouée est ainsi assortie à celle de l'orin dont elle supporte le poids en partie. — Il y a de grosses bouées, faites en barrils, *can buoy*, qui servent à marquer des écueils. — Souvent une bouée a la forme d'un cône comme dans les fig. (31 et 10. M.). — D'autres bouées sont composées de deux cônes réunies par leurs bases — Il y a des bouées de sauvetage, *buoy of safety*, qui sont larges, plattes et faites de liége. On les jette à l'eau au moment où quelque homme tombe à la mer, afin de lui présenter une prompte ressource pour le sauver du danger de périr. — Certaines bouées sont faites avec le bout d'un mât, et alors on les nomme bouées de bout de mât. Ce sont des tronçons d'arbre de sapin taillés en pyramides à plusieurs faces. Elles sont petites et accompagnent les ancres de touée, *stream buoy*. — Une bouée à la veille est celle qui est préparée pour être jetée à l'eau au moment où l'ancre doit y tomber.

Bouge. s. m. *Rounding or convexity*. Une pièce de bois, qui, suivant sa largeur, a une légère courbure dans ses contours, est dite avoir du bouge; et ce bouge est la flèche de l'arc régulier que cette pièce affecte dans sa forme. Si *ba*, (fig. 72. G.) est le contour d'une pièce de bois, et si la ligne *ba* ponctuée est la corde de l'arc, alors *co*, qui en est la flèche, est nommé son bouge, dans la langue des marins. C'est dans ce sens qu'on dit des baux, des barrots, des barres de l'arcasse, qu'ils ont du bouge. (Voy. fig. 3, 4, 70, 77, 78, 81. G.). On désigne aussi le bouge d'une pièce par deux dénominations, et il est vertical, *Round-up*, ou horisontal, *Round aft*. La figure 70, représente une pièce de bois dont on a rendu sensibles et le bouge vertical *ah* et le bouge horisontal *ca*. Enfin, ce mot bouge exprime dans la marine, ce que dans la langue commune nous nommons le ventre d'une futaille, ou d'une douve.

Boujarron. s. m. Petit vaisseau dont on se sert pour mesurer un seizième de pinte de vin ou d'autres liqueurs.

Boulet. s. m. *Bullet or shot*. Globe de fer. Il y en a de différents poids et de différents diamètres. — Le boulet ramé, *bar shot or double headed shot*, est composé de deux demi-globes de fer, fixés aux extrémités d'une barre de même métal; cette forme lui a fait donner aussi le nom de boulet à deux têtes. — Le boulet enchainé ou à l'ange, *chain shot*, est celui dont les deux hémisphères séparées sont liées entre elles par une chaîne de fer.

Bouline. s. f *Bowline*. Cordage employé, pour mieux déployer et

Digitized by Google

étendre du côté du vent, les parties latérales d'une voile orientée obliquement à la quille, afin qu'elle soit mieux présentée à l'impulsion du vent régnant. Un hunier est représenté dans la fig. (59. M.) et on voit en *z* sur ses ralingues latérales *bd*, *ac*, des pattes ou demi-anneaux de corde, tels que *os* (fig. 22.). Ces pattes sont disposées, comme cela est indiqué dans la fig. 46, en *a*, *b*, et *c*. C'est à ces espèces d'anses qu'on attache les cordons *azb*, *zrc*, nommés branches de bouline; et ensuite, c'est en *r*, et à *zrc* qu'on lie le bout d'un simple cordage plus ou moins long, qui est proprement nommé la bouline. Si on considère maintenant la fig. (1. A.) on doit voir cette bouline et ses branches en action. Elles servent à étendre du côté du vent la partie latérale du hunier, en tirant, à mesure qu'on les roidit, la ralingue de la voile, de l'arrière vers l'avant. — Comme les voiles ont une bouline de chaque côté, parce qu'un vaisseau suivant les circonstances présente l'un ou l'autre flanc à l'impulsion du vent; on distingue ces boulines, d'après leur position relativement au vent, par les noms de boulines du vent et boulines sous le vent. Cette dernière reçoit aussi le nom de bouline de revers, *lee-bowline* — Les boulines de voiles différentes sont aussi désignées par le nom des voiles auxquelles elles appartiennent. C'est pourquoi dans la voilure d'un vaisseau, il y a les boulines de misaine, *fore bowlines;* les grandes boulines, celles de grand et de petit hunier, *fore top bowlines, etc.* — Lorsque les boulines des voiles déployées, sont aussi roides qu'elles peuvent l'être, on les nommes boulines empressées, et dans ce cas, on dit d'un vaisseau qu'il va à la bouline, ou à pointe de bouline, *to sail with a scant wind, or close to the wind.* — S'il y a moins de tension dans ses cordages, parce que l'angle d'incidence du vent sur les voiles déployées est de 11°. à 22°., alors le vaisseau est dit courir à boulines franches, ou à grasses boulines. — On dit, dans un sens particulier, qu'on fait courir la bouline à un coupable, *to run the gauntlet;* c'est exprimer ainsi une punition qu'on lui fait subir, en le faisant passer entre deux haies de matelots qui successivement le frappent avec des garcettes ou avec de petites cordes tressées et plates.

Bouliner. v. n. Aller à la bouline. *To haul a sail to the windward.* (Voy. Bouline.) Un vaisseau bouline, lorsque ses voiles orientées au plus près, sont présentées plus avantageusement à l'impulsion du vent régnant, par le moyen des boulines.

Boulinier. adj. Un vaisseau est bon boulinier, *good plyer,* lorsque courant au plus près, il gagne bien au vent sans dériver considérablement, c'est-à-dire, qu'avec des voiles orientées très-obliquement à la quille, il s'avance rapidement vers l'origine du vent, sans se laisser emporter sous le vent à une grande distance. Lorsque sa marche a des caractères opposés dans les circonstances indiquées, alors il est réputé mauvais boulinier; *leeward ship, or bad plyer.*

Digitized by Google

Boulon. s. m. Cheville de fer qui a une tête, et qui après avoir été mise en place, est propre à être rivée par l'autre extrémité.

Bouque. s. f. Embouchure d'un canal, d'un bras de mer, d'une passe, etc. Il est surtout d'usage en Amérique, où l'on a adopté, d'après la même étymologie, les noms d'embouquement et de débouquement.

Bourcer. v. a. Une voile quarrée est bourcée, lorsque, ses coins inférieurs étant retroussés, elle est abandonnée à l'impulsion du vent, sans être retenue et étendue autrement que par sa vergue.

Bourcet. s. m. Ou voile à bourcet. Nom d'une voile quadrangulaire dont la vergue est suspendue par un point qui est placé au tiers de sa longueur. De telles voiles portent aussi le nom de voiles au tiers, et lorsqu'elles sont déployées, les deux tiers de leur surface se trouvent déployés sous le vent du mât qui sert à les soutenir. En Normandie on donne quelquefois à la voile de misaine, le nom de bourcet.

Bourde. s. f. Toute pièce de bois qui est employée pour étayer et maintenir droit un bâtiment échoué, reçoit quelquefois le nom de Bourde. On lui donne aussi celui de béquille. La différence de ces deux mots est cependant marquée, parce que les bourdes servent dans les échouages forcés et inattendus; tandis que les béquilles font parties des objets d'approvisionnement d'un bâtiment, pour servir à l'étayer dans tous les ports, et dans tous les lieux où l'on sait que la mer doit le laisser échoué. Voy. Béquille.

Boureche. s. f. Espèce de bourlet fixé sur certains points de la longueur d'un cordage. Sa forme est celle de deux cônes tronqués réunis par leur grande base; on compose une boureche ou une pomme, telle que celle qu'on voit en *z*, *s*, *f*, *p*, *t*, *n*, sur la tournevire représentée (fig. 43. M.) en enveloppant le cordage par plusieurs tours pressés de bittord; et son usage, est d'empêcher de glisser, par sa saillie, les garcettes qui lient un tel cordage à tout autre.

Bouri. s. m. Nom d'un bateau de charge dont on fait usage dans le Bengale.

Bourlet. s. m. Enlacement de cordage dont on forme une espèce de coussin. Les bas-mâts d'un vaisseau étoient autrefois, ceints d'un bourlet à la hauteur des lisses des gaillards, lorsque les basses vergues étoient liées à leurs mâts respectifs par des racages. Aujourd'hui il n'y a de tels bourlets de mât, *dolphin of the mast, or puddenning* qu'aux mâts à bome. — Certains bourlets de même genre, embrassent aussi les vergues basses, dans certains points de leur longueur, afin d'éloigner les écoutes des huniers et d'empêcher que dans leur mouvemens fréquens, elles ne déchirent les rabans d'envergure ou les petits cordages qui servent à lier le côté supérieur d'une basse voile à sa vergue. — On donne par extension le nom de bourlet d'é-

Digitized by Google

tambrai, à un boudin en bois ou à un cordon qui borde l'ouverture *a* ou *a* (fig. 12. P.) d'un pont, par laquelle passe un mât de vaisseau.

Bourse. s. f. *Exchange*. Lieu où s'assemblent à des heures déterminées, les négocians et les armateurs d'un port de mer, pour vendre ou acheter des marchandises, négocier des échanges, et traiter de toutes sortes d'affaires de commerce ou de banque.

Boussole. s. f. *Sea compass*. Ou compas de mer. C'est une boîte, souvent de cuivre, du fond de laquelle s'élève un pivot aigu qui supporte, par le milieu de sa longueur, une aiguille aimantée et libre de tourner horisontalement. Cette aiguille est d'ailleurs fixée sous un carton circulaire, qu'elle porte, et sur lequel est dessinée une rose de vents; et la boîte est recouverte d'une glace, soit afin de mettre l'aiguille à l'abri du vent, soit pour laisser voir et ses mouvemens et ses positions variés. Une telle boussole, posée sur un point quelconque d'un vaisseau, participeroit à tous ses mouvemens et à toutes ses inclinaisons; c'est pourquoi les marins ont imaginé de la suspendre au centre de deux cercles concentriques de cuivre qu'on nomme balanciers (voy. ce mot), et par ce moyen elle conserve à-peu-près et constamment sa situation horisontale. — C'est avec une ou plusieurs boussoles qu'un vaisseau est dirigé, en pleine mer, sur un air de vent quelconque et déterminé. On s'en sert aussi pour faire les relevemens des objets dont la position est utile à connoître, et par conséquent pour aider à tracer des plans topographiques, ou de côte, ou de rade, etc.

Bout. s. m. Ce mot signifie assez généralement l'extrémité d'un objet, il en signifie aussi quelquefois une partie extrême plus ou moins étendue. — Dans la marine, un bout de vergue, *yard arm*, est *it* ou *Rs* (fig. 15. A.), c'est-à-dire, cette partie extrême, qui, de chaque côté, dépasse une voile lorsqu'elle est attachée à une telle vergue; comme on le voit en *a* et *b* (fig. 79. M.). C'est dans le même sens qu'on dit le bout d'un bordage *butt of a plank*, le bout d'une alonge, le bout d'un cordage, *butt, or fag end of a rope*. Mais un bout de corde, n'est qu'une corde de peu de longueur. — Le bon bout d'un cordage, est celle de ses extrémités qu'il est convenable de saisir suivant les circonstances. — Donner, ou attraper le bout, c'est présenter ou prendre l'extrémité d'un cordage. — Filer un cable par bout, c'est après l'avoir détaché de la bitte par laquelle il lioit un vaisseau à une ancre mouillée, le laisser sortir jusqu'au bout par l'écubier, et l'abandonner ainsi que l'ancre à laquelle il tient par l'autre extrémité. — Dans un mât on distingue, sous les noms de gros et de petit bout, les extrémités du plus grand et du plus petit diamètre. — Un canon, qui se trouve éloigné du sabord, ou de son embrasure par l'effort de la poudre ou autrement, à la distance qu'un gros cordage *x*, *b*, (fig. 32. C.) nommé brague, ne lui permet pas de passer, est dit alors être *à bout de brague*. — Un vaisseau a le bout à terre, ou sur un objet

quelconque, lorsque sa proue, dirigée sur la terre ou sur cet objet, n'en est séparée que par un très-petit intervalle.

BOUT-DEHORS. s. m. *Boom.* Morceaux ou bouts de bois, d'une longueur plus ou moins considérable, et qui sont employés ou à porter en dehors d'un vaisseau le coin inférieur d'une de ses voiles, ou à repousser loin d'un bâtiment des objets qui ne doivent pas en approcher. Les bonnettes qui servent de prolongement aux surfaces des voiles hautes et basses d'un vaisseau, sont soutenues et déployées par le moyen de bouts-dehors. On voit (fig. 19. A.) un bout-dehors *ed*, dans la place qu'il occupe lorsqu'il n'est pas employé. La liberté qu'il a de couler sur un rouleau *c* fait qu'il fournit au besoin un alongement, à la vergue *ab* du côté de *a* pour servir à déployer, et la bordure d'une bonnette supérieure, *studding sail boom*, et l'envergure d'une bonnette inférieure. — Le bout-dehors particulier qui sert à étendre la bordure des bonnettes basses de la grand-voile, porte le nom distinctif d'arc-boutant ferré. C'est *cd* (fig. 29). — Le mât de beaupré *t q* (fig. 14.) est aussi alongé par le moyen d'un bout-dehors *rs*, nommé bout-dehors de beaupré, *small jib boom*; et il est utile, pour porter en avant d'un vaisseau (fig. 1.), des voiles très-nécessaires à sa marche ainsi qu'à la facilité de ses évolutions. — Dans les bâtimens qui portent, à l'arrière, une voile nommée flèche en cul, il y a pour déployer le côté inférieur de cette voile un bout-dehors de flèche en cul, *ring tail boom.* — Comme ces bout-dehors sont alternativement et suivant les circonstances, ou en usage, ou sans usage, alors les mettre en place ou les retirer de leur place, c'est pousser, *to rig out a boom*, ou rentrer ces bout-dehors.

BOUTEILLE. s. f. *Quarter gallery of a ship.* Espèce de demi-tourelle applatie, et en bois, dont on flanque les deux côtés d'un vaisseau sur les bords de sa poupe, et à la hauteur des ponts (fig. 1. A.). Les deux bouteilles sont ornées extérieurement de sculpture. — Un cul de lampe termine leur base, et elles sont couronnées par le prolongement de la galerie de la poupe. Des fenêtres bordées par des pilastres sont percées sur leur contour, et elles sont faites pour renfermer et éloigner, de l'intérieur du bâtiment, les latrines destinées aux besoins de l'état-major. On voit la coupe transversale et horisontale de ces bouteilles en *a* (fig. 5. P.), à la hauteur du second pont où est placée, dans un vaisseau de 74, la porte qui communique à cette garde-robe. — Il y a de fausses bouteilles, *badges*, semblables aux premières par leur forme apparente et leur position, et qui ne sont autre chose qu'un ornement extérieur pour un bâtiment, sans être destinées aux mêmes usages.

BOUTON. s. m. Les écouvillons, les refouloirs, dont on se sert dans la marine, comme dans l'artillerie de terre, sont terminés de même par un bouton qui prend le nom de l'instrument auquel il appartient. Les canons ont aussi à leur culasse un bouton, qui servant particu-

Digitized by Google

lièrement dans la marine, à faciliter leur embarquement et leur débarquement, ont aussi beaucoup plus de force ou de plus grandes dimensions que dans les canons employés à terre. — On nomme encore bouton, *Knot*, un gros nœud qui termine certaines bosses. (V. Bosses.).

Boyer. s. m. Barque commune dans la Baltique. C'est un bâtiment de transport qui tire peu d'eau, et dont les varangues sont très-plattes. Il a un grand mât et un tape-cul, avec la voilure ordinaire des galiottes.

Brague. s. f. *Breeching*. Ce nom est celui d'un gros et fort cordage, qui sert dans un vaisseau à borner l'étendue du recul d'un canon. Attachée par ses extrémités (fig. 32. C.) à deux boucles de fer *k*, fixées dans la muraille *pq* du vaisseau, l'une à droite et l'autre à gauche du sabord *mlip*, cette brague traverse, dans son cours, les flasques de l'affût, en passant par des trous qui y sont pratiqués. Sa longueur est telle que le canon puisse être retiré en dedans du vaisseau, et éloigné de la muraille à une distance de deux pieds. Lorsque le canon est placé à cette distance, on dit qu'il est à bout de brague. Si l'artillerie est servie dans un temps où la mer est un peu grosse, alors les bragues sont racourcies pour borner davantage le recul des canons, et c'est alors tirer à bragues sèches, *breeching shortened*. — On donne le nom de brague de gouvernail, *rudder stoppers*, à un cordage qui empèche cette machine de sortir de sa place. — Dans quelques ports on emploie sous le nom de brague, un gros cordage qui porte une poulie à chacune de ses extrémités, et qui, appliqué par le milieu de sa longueur sur l'étrave d'un vaisseau lorsqu'il est encore en repos sur son chantier, sert à transmettre à ce bâtiment les efforts des puissances qui tendent à le faire glisser vers la mer ou à vaincre le frottement qui s'oppose à sa mise à l'eau.

Braguet. s. m. Cordage destiné à soutenir le poids d'un mât de hune *za* (fig. 16. A.) dans le cas où la guinderesse, mise en action pour l'élever jusqu'au sommet du bas mât *bc*, se romproit subitement. C'est à cet effet, qu'une extrémité du braguet est fixée sur un élongis *z*, tandis que, dans son cours, il passe sous le pied du mât de hune pour venir embrasser l'autre élongis correspondant.

Brai. s. m. *Pitch*. On distingue deux sortes de brai, le sec et le gras. L'un et l'autre sont tirés originairement des pins et sapins, mais le brai sec, *pitch*, est la matière résineuse de ces arbres qui a été cuite avec un mélange d'eau, et qui est devenue une masse sèche, transparente et roussatre. — Le brai gras, *tar liquid with composition*, est un mêlange de brai sec et de goudron, avec des matières grasses, telles que suif, etc. qui fondues ensemble forment une masse liquide.

Brayer. v. a. *To pitch*. Enduire de brai. Lorsqu'on recouvre de brai liquide et chaud, les coutures ou les intervalles des bordages d'un vaisseau après les avoir remplies d'étoupe serrée, c'est brayer les coutures ou les joints, *to pay the seams*. Cet enduit sert aussi à fer-

Digitized by Google

mer toute issue à l'eau environnante, et à conserver le calfatage ou à préserver de pourriture, l'étoupe qui le compose.

Braies. s. f. Toiles goudronnées qui reçoivent ce nom, lorsqu'elles sont employées à envelopper le contour des ouvertures par lesquelles et les mâts et les pompes et le gouvernail traversent les ponts d'un vaisseau. Elles servent à fermer à l'eau tout accès dans l'intérieur d'un bâtiment, et pour cet effet, elles sont clouées sur les bords de ces ouvertures, et repliées autour des mâts ou des pompes ou de la mèche du gouvernail. *Coats of the mast; helm coats.*

Branche. s. f. On donne le nom de branche de bouline, *bridles*, (voy. Bouline.) à plusieurs cordages qui sont attachés, par leur extrémité, ou à diverses pattes de la ralingue latérale d'une voile, ou bien à d'autres cordages qui tiennent ces mêmes pattes. Tels sont (fig. 45 et 46. M.), les cordons *bdc*, *ard;* et *azb*, *zrc*, qui sont liés aux pattes *a*, *b*, *c*, de la ralingue latérale *ac* d'une voile telle que celles qui sont représentées, (fig. 55 et 79.). On voit d'ailleurs (fig. 64 et 65) les dispositions des branches de bouline, qui conviennent à d'autres voiles (fig. 33 et 59.). La destination de ces branches, est de transmettre à divers points de la hauteur d'une voile, l'effort de la bouline, afin de mieux déployer cette voile ou de lui faire recevoir l'impulsion d'un vent régnant, sous un plus grand angle d'incidence. La fig. (1. A.) présente, en place et en action, les branches, et les boulines des huniers ainsi que des perroquets. — Nous avons dit au mot araignée ce qu'on entend par branches d'araignée. — Il y a aussi des branches de martinet, qui sont des cordages attachés à divers points de l'extrémité supérieure de la vergue d'artimon dans un vaisseau, et qui dirigés à un autre cordage nommé martinet auquel ils se réunissent, servent à soutenir ainsi qu'à incliner à volonté cette vergue oblique à l'horison. — Dans des courbes de bois, on distingue encore des branches, parce que leur forme étant angulaire, comme on le voit en *i*, *h*, ou *k*, (fig. 56. C.) chaque côté solide de l'angle est regardé comme branche de la courbe.

Branle. s. m. *Hammock.* Ou plus ordinairement hamac. (Voy. ce mot.) Lit ordinaire des hommes qui composent l'équipage d'un vaisseau.

Branle-bas. s. m. Comme dans un bâtiment, tous les hamacs de l'équipage, sont suspendus par leurs extrémités aux baux supérieurs dans les entreponts, pour servir de lits; faire branle-bas, *up all hammocks*, c'est détacher tous ces branles pour les porter dans des filets étendus sur les bords des gaillards et des ponts, afin d'en composer, ainsi un bastingage ou un abri qui mette à couvert des effets de la mousqueterie d'un vaisseau ennemi; *to clear the ship for an engagement.* Cette opération a d'ailleurs l'avantage de rendre les entre-ponts plus libres et plus propres aux mouvemens d'un combat. Un tel branle-bas lorsqu'il est général, ne se réduit pas au seul déplacement des

hamacs

hamacs, car alors on démonte aussi les cloisons des chambres, et on écarte tout ce qui peut gêner le service des batteries. — Quelquefois, en pleine paix, on ordonne le branle-bas; mais c'est alors dans les seules vues de veiller plus particulièrement à la propreté qu'il est si important d'entretenir dans un bâtiment; et on le désigne par le nom de branle-bas de propreté.

Bras. s. m. Il y a des bras de mer, *arms of the sea*, qui sont des canaux plus ou moins larges et profonds, communiquant avec la mer, remplis de ses eaux, et qui s'avancent plus ou moins entre deux terres. — Dans une ancre (fig. 70. M.) on distingue sous le nom de bras, *anchor's arm*, les parties telles que *um* et *ni* qui portent les pattes, et qui croisent la verge *nc* à laquelle elles sont réunies en *n*. — On donne le nom de bras, *brace*, à des manœuvres ou à des cordages, qui attachés aux deux extrémités d'une vergue mise en place à bord d'un vaisseau, servent à la faire tourner autour du mât qui la soutient. Par le moyen de tels bras les voiles qui sont attachées à ces vergues peuvent prendre telle position qui convient aux circonstances. On peut aisément distinguer dans la fig. (1. A.) et dans la planche V., différens bras ou cordages qui partent des extrémités de chaque vergue, et qui sont dirigés de manière à changer à volonté l'angle qu'elles font avec la longueur du vaisseau. Les bras de chaque vergue sont désignés par les noms de ces vergues ou des voiles auxquelles ils sont nécessaires. Il y a donc des bras de grand-vergue, ou de grands bras, *main braces;* des bras de misaine, *fore braces;* des bras de hunier, de perroquet, etc. — Un cordage simple forme le bras des petites vergues; mais lorsque les vergues sont plus pesantes, et par conséquent plus difficiles à mouvoir, alors le bras est double, parce que le cordage qui le forme passe dans une poulie pendue au bout de ces vergues. — Dans l'usage des deux bras d'une vergue, on les distingue suivant leur position relativement au vent régnant, sous les noms de, bras du vent, *weather brace*, et bras de sous le vent, *lee brace*, parce que l'un est du côté du vent et l'autre est sur le côté opposé. — On dit aussi, le bras de tribord et celui de babord, pour indiquer celui qui est à droite ou à gauche. — On ajoute quelquefois de nouveaux bras simples, par précaution, et pour remplacer les premiers au besoin. Ceux-là sont nommés faux bras *preventer braces*. — Un cordage destiné, à varier la position d'un pic ou d'une corne de voile, est aussi nommé bras de pic ou de corne *vang*. — Enfin, dans un aviron qui est en action, il y a une partie de sa longueur qui est hors du bateau et l'autre en dedans; celle-ci porte le nom de bras d'aviron, *arm, or inner part;* parce que c'est sur elle que sont appliquées les mains des rameurs.

Brasiller. v. n. *To sparkle*. Ce mot est employé pour peindre l'abondance des rayons de lumière qui sont réfléchis inégalement par la surface de la mer, lorsqu'elle est agitée, sous un soleil brillant et médiocrement élevé au-dessus de l'horison.

Digitized by Google

Brasse. s. f. *Fathom*. Longueur de cinq pieds, qui est employée pour mesure de comparaison, comme la toise et le pied. C'est en brasses qu'on estime, la longueur d'un cordage, et les profondeurs de la mer.

Brasseïage. s. m. Quantité dont une vergue horisontale peut s'écarter, de la position où elle est parallèle à la largeur d'un bâtiment, lorsqu'on la fait tourner, sans l'incliner, autour du mât qui la porte. Cet espace, (fig. 1. A.) est borné dans sa grandeur par la situation des haubans, et il est d'autant plus petit que ces mêmes haubans font un angle plus grand avec le mât qu'ils étayent, en supposant le premier hauban placé vis-à-vis l'axe de ce mât. Si le premier hauban sous le vent devient plus lâche, ou s'il est déplacé, alors la vergue peut s'éloigner davantage du parallélisme avec la largeur du vaisseau, et le brasseïage est plus considérable. Dans les vaisseaux de ligne, les basses vergues ne peuvent faire avec la largeur principale, dans les circonstances les plus favorables, un angle plus grand que 30°. ou 40°. Les vergues de hune ont un plus grand brasseïage et celles de perroquet encore davantage; mais c'est d'après le brasseïage des basses vergues qu'on désigne à quel nombre d'airs de vent les vaisseaux peuvent présenter leur voiles, obliquement à la quille. Ainsi l'angle le plus grand que les basses vergues puissent faire avec la largeur principale, n'étant dans les grands vaisseaux que de trois quarts de vent, on dit que ces bâtimens ne portent qu'à cinq quarts; c'est-à-dire, que leurs vergues basses et les plans de leurs voiles ne peuvent faire avec la quille un angle plus petit que cinq quarts de vent. C'est dans cet état que les voiles sont dites être orientées au plus près.

Brasser. v. a. C'est tirer une vergue par une de ses extrémités pour lui faire prendre une position convenable, en la faisant tourner horisontalement. Cette opération s'exécute à l'aide de certains cordages qu'on nomme bras, d'où vient le terme brasser, *to brace*.—Brasser tribord ou babord, *to brace to starboard or larboard, to set in the N brace*; c'est faire agir le bras de tribord ou celui de babord. Ainsi on peut comprendre aisément cette expression, brasser tribord devant et babord derrière: *to set in the starboard fore top sail braces, and in the larboard main and main top sail braces*; en parlant des seules voiles de hunier.— Brasser au vent, *to haul in the weather, to set in the weather braces*, c'est faire agir les bras qui sont du côté du vent régnant; ce qui fait comprendre la signification de brasser sous le vent, *to haul in the lee braces*. — Lorsque dans un vaisseau on dispose les vergues de manière que le vent frappe sur la face antérieure des voiles, alors c'est, brasser sur le mât, *to lay a ship by the lee*, brasser à coëffer, brasser à culer, *to lay all flat a back*; brasser à contre, ou contre-brasser, *to counter brace, to brace the sail a back*. — Si les voiles par le moyen des bras sont placées de manière que leur plan soit établi exactement dans la direction du vent régnant, alors les vergues sont brassées en ra-

lingue, *to shiver a sail in the wind.* — Si enfin les vergues sont ramnées à leur position naturelle, c'est-à-dire, si on les rend parallèl à la largeur principale du bâtiment, alors, c'est les brasser quarrées ou les brasser en croix, *to square the yards.*

Brassiage. s. m. *Depth of the water.* Profondeur de l'eau, mesurée en brasses. — Si dans tel espace de la mer, la profondeur de l'eau es de *N* brasses, on dit alors que le brassiage du fond est dans ce liei de *N* brasses. — Le brassiage est constant ou variable, dans les golfes, les baies, les rades, sur les côtes, près des îles, etc.

Brecin. s. m. Quelquefois on donne ce nom à la cantonière. (Voy. ce mot); *tackle hook.* C'est aussi par le même nom qu'on désigne souvent l'amure de misaine, lorsque le cordage qui la forme passe dans une poulie attachée au coin inférieur de cette voile.

Breda. s. m. Cordage terminé par un croc, qui est employé à tirer du côté du vent le coin inférieur de la voile de misaine, lorsqu'elle est orientée, ou pour un vent arrière, ou pour un vent largue. Le breda accroché au point de cette voile passe sur une poulie à l'extrémité d'un bout dehors, nommé tangon, qu'on fait saillir, à cet effet hors du vaisseau, et il revient sur le gaillard où il est roidi à volonté.

Bredindin. s. m. *Garnet, small stay tackle.* Palan suspendu, au grand étai d'un vaisseau, pour servir à élever de petits fardeaux.

Breton. (en) adv. Manière d'exprimer l'arrangement particulier de barriques dans l'intérieur d'un vaisseau, lorsque leur longueur est placée perpendiculairement à la direction de la quille. (Voy. Arrimage).

Breuil. s. m. Nom donné, mais rarement, à des cordages qui portent plus communément celui de cargues. (Voy. ce mot).

Breuiller. v. a. C'est retrousser une voile déployée, et le mot carguer est plus souvent d'usage pour exprimer cette opération.

Bric. s. m. *Brig.* Nom qui n'est que l'abregé de celui de brigantin qu'on donne plus généralement à un petit bâtiment, d'une mâture et d'une voilure particulières. (Voy. Brigantin.) Si un bâtiment d'une classe différente reçoit un gréement semblable à celui de bric, on dit qu'il est gréé en bric.

Bricole. s. f. Si de grands poids sont placés dans un vaisseau à une hauteur un peu considérable au-dessus du centre de grandeur de la carène, alors ils contribuent à rendre ce bâtiment, plus facile à incliner latéralement; ils diminuent la stabilité qu'il auroit si ces poids étoient situés plus bas, et on exprime leur effet en disant qu'ils donnent de la bricole. C'est ainsi que dans les vaisseaux à trois ponts, les canons des batteries donnent une très-grande bricole; ce qu'on indique quelquefois en disant que ces vaisseaux ont beaucoup de bricole.

Brider. v. a. Un cordage est-il employé à lier l'un à l'autre, deux objets éloignés, en faisant plusieurs tours et retours parallèles, sur les

335942

Digitized by Google

deux objets? Alors si on ajoute à la tension générale de ces cordons séparés en les rapprochant, et en les serrant fortement et étroitement ensemble par le moyen d'un second cordage, c'est brider les tours du premier cordage; *to seize any complication of ropes.* Ainsi les réduire en un faisceau et faire cette opération, c'est faire une bridure.—Dans la fig. (32. C.) les cordons *kb* et *fr*, sont bridés par *at*. — On dit aussi brider une ancre *to stow the anchor*, pour exprimer une opération très-rare dans la marine. Elle consiste à appliquer en travers, et sur chaque face opposée des pattes d'une ancre deux planches, qu'on serre étroitement ensemble, afin de prévenir un trop grand enfoncement de ces pattes, lorsque le fond de la mer où elles s'engagent présente trop de mollesse ou trop peu de tenacité.

Bridole. s. f. *Wring stave*, Pièce de bois courte et forte, qui fait partie d'un appareil employé par les charpentiers, pour forcer, les planches dont on recouvre le corps d'un vaisseau, à s'appliquer exactement et parfaitement dans les places plus ou moins courbes qui leur sont assignées. — Si un bordage doit être contraint de s'étendre sur une suite de points de la surface d'un vaisseau (fig. 39. C.); on l'assujettit sous des bridoles qui le croisent perpendiculairement; et les extrêmités de chaque bridole étant liées solidement par des cordages qui les attachent au corps du vaisseau, on introduit avec force entre ces pièces et le bordage, des coins qui multipliés et frappés produisent aisément le contact immédiat de ce bordage sur toute l'étendue de l'espace qu'il doit remplir. Un bordage dans cet état de pression est dit être sous bridole. — C'est avec des bridoles semblables qu'on rapproche, et qu'on réunit parfaitement les pièces de bois dont on compose un mât ou une vergue.

Bridure. s. f. Réunion étroite de plusieurs cordages tendus et séparés, ou de plusieurs tours et retours d'un même cordage. Par exemple, les liures de beaupré (fig. 1. A.) (ou les tours multipliés des cordages qui lient fortement le mât de beaupré avec le taille-mer) sont rapprochées et resserrées après qu'elles ont été faites pour ajouter un nouveau degré à la tension qu'elles ont reçues. (Voy. Brider).

Brigade. s. f. Détachement composé d'un certain nombre d'hommes d'une même classe. — On dit dans ce sens une brigade d'ouvriers, *gang;* une brigade d'élèves de la marine; une brigade de canonniers, etc.

Brigadier. s. m. Aux acceptions ordinaires et connues de ce mot, nous ajouterons qu'il est le titre d'un homme qui dans les canots et chaloupes commande, après le patron, l'équipage de ces petits bateaux. Sa place est tout à fait à l'avant. Ses fonctions sont, de pousser le bateau pour l'éloigner du rivage ou d'un vaisseau, lorsqu'il doit partir; de le défendre des chocs ou abordages violens, lorsqu'il arrive avec quelque vîtesse; et de jeter les grapins à la mer lorsqu'il devient nécessaire de retenir le bateau dans un lieu déterminé.

Digitized by Google

Brigantin. s. m. *Brig*. Bâtiment, à deux mâts, et d'une grandeur peu considérable. Il est distingué des autres bâtimens de même force par sa grande voile nommée brigantine. (fig. 23. V.) Cette voile est semblable à l'artimon des vaisseaux, soit dans sa forme, soit dans sa position. Elle est liée au grand mât par des anneaux qui l'embrassent, et qui tiennent à une ralingue verticale; et elle est déployée par une vergue supérieure nommée pic ou corne sur laquelle un de ses côtés est étendu et attaché, ainsi que par un grand bout-dehors inférieur nommé gui, qui sert à étendre le bord inférieur de cette voile.

Brigantine. s. f. Voile distinctive des brigantins; elle a beaucoup de surface, et elle est déployée par le moyen d'un pic et d'un gui, c'est-à-dire, par deux vergues, l'une inférieure et l'autre supérieure. — L'utilité de cette voile l'a fait adopter par plusieurs manœuvriers dans d'autres vaisseaux que les brigantins, et on voit aujourd'hui gréer d'une brigantine le mât d'artimon de plus grands bâtimens. (Voy. Brigantin.) On y joint même quelquefois une bonnette qui ajoute à sa surface, et qui est attachée au pic et au gui de la brigantine par le moyen de deux bouts-dehors.

Brin. s. m. Dans les corderies on distingue des chanvres de premier et de second brin; et voici comment cette différence est établie. Comme un paquet de chanvre contient des fibres plus ou moins longues, si on le fait passer sur un peigne à dégrossir, il ne reste entre les mains du peigneur que de longues fibres séparées, et leur ensemble est nommé chanvre de premier brin, *best part of hemp*. Le fil qui est fait ensuite avec ce chanvre de choix, est par conséquent du fil du premier brin, et donne son nom aux cordages qu'il sert à composer. Ce qui reste de chanvre sur le peigne, après ce premier travail, n'est plus qu'un assemblage de fibres courtes et d'étoupes qu'on sépare les unes des autres, à l'aide de peignes convenables : et on obtient ainsi le chanvre du deuxième brin, dégagé des étoupes, *combings of the hemp*. La force des fils composés de l'un ou l'autre de ces chanvres, est très-différente, et leur rapport est environ celui de 2 à 1; cela vient de ce que dans le tortillement ou le filage, les fibres qui s'appliquent successivement les unes sur les autres, par certaine partie de leur longueur, pour prolonger le fil qu'elles composent, se touchent par un plus grand nombre de points si elles sont longues, et deviennent par conséquent plus difficiles à séparer après leur réunion. — Dans une masse de chanvre du nord, les quantités de premier et second brin, étoupes et poussières sont entre elles comme les nombres 78, 12, 2 et 6, et dans du chanvre de France ces nombres sont 70, 20, 2 et 8.

Brion. s. m. ou Ringeot, *fore foot*. Forte pièce de bois d'une forme angulaire, et qui dans un vaisseau occupe la place *d*, (fig. 22. C.). Elle sert, par une branche horisontale, à terminer, du côté de l'avant, la quille *od*, et par sa seconde branche qui est inclinée, à

Digitized by Google

commencer le contour de l'étrave *dc* qui lui est étroitement unie. Lorsqu'une telle pièce a une épaisseur assez considérable, on lui fait une entaille extérieure, près du sommet de l'angle, afin qu'elle présente un repos ou un appui *e* au taquet de gorgère, *er*, etc. — On voit cette pièce isolée en *B*, (fig. 1. C.). — On donne quelquefois le nom de faux brion à une pièce de bois qui est connue plus ordinairement sous celui de massif de l'avant. (Voy. Massif).

Bris. s. m. *Wrecking of a ship.* Naufrage Ce mot exprime l'état d'un bâtiment brisé sur la terre ou sur des rochers.

Brisans. s. m. *Breakers.* Monticule, terre, sable ou rochers, qui s'élèvent du fond de la mer, à une distance plus ou moins grande de sa surface. Ils opposent aux lames des barrières plus ou moins grandes, et comme ils arrêtent le mouvement ondulatoire des parties inférieures de ces lames, ils forcent les eaux supérieures de se déployer ou de se replier sur elles-mêmes avec fracas, et de se couvrir d'écume dans cette chûte. Ce bruit et ces mouvemens irréguliers des lames à la rencontre de ces hauts fonds, a fait donner à ceux-ci le nom de brisans, parce qu'effectivement ces lames se brisant sur eux, perdent entièrement leur forme première, et ne peuvent se propager qu'avec irrégularité et désordre. — Les marins reconnoissent à l'état de la mer, les parties qui recouvrent des brisans, et par conséquent les lieux dont ils ne doivent pas approcher. Lorsque malheureusement un vaisseau s'est porté au milieu de ces parages ou des lames qui se roulent en écumant les unes sur les autres, on dit qu'il est dans les brisans.

Brise. s. f. *Breeze.* Vents journaliers qui souflent assez régulièrement près de quelques terres de la zone torride. Comme leur direction varie dans l'espace d'un même jour, on les distingue par des noms différens; lorsqu'ils soufflent de la mer sur les terres, on les nomme brises du large, *sea breeze;* si au contraire ils soufflent du côté de la mer, ils sont nommés brises de terre, *land breeze.* — Ces brises sont aussi désignées suivant le temps de la journée où elles règnent, sous les noms de brise du matin ou du soir, brise de jour ou de nuit. Lorsque ces brises sont violentes, on les appelle brises carabinées, *hard gales.* — La durée, *slatch*, d'une brise est variable suivant les temps et les saisons.

Brisé. adj. Un mantelet brisé est celui qui est fait de deux parties; tels sont ceux qu'on voit à l'arrière du vaisseau représenté (fig. 42. C.) et qui sont destinés à fermer les ouvertures des sabords de retraite.

Briser. v. n. *To break.* La mer brise lorsque ses lames en se propageant dans l'espace viennent à heurter la terre, ou des rochers, ou des haut-fonds qui les arrêtent dans leur cours et les obligent de se replier sur elles-mêmes. Alors la mer se couvre d'écume, et s'élance à des hauteurs d'autant plus grandes qu'elle s'avance avec plus de vîtesse, et qu'elle rencontre plus directement les obstacles qui s'opposent à ses mouvemens. — Un vaisseau se brise, lorsqu'animé

Digitized by Google

d'une certaine vitesse, il heurte contre des rochers. S'il échoue dans un naufrage, il est quelquefois bientôt brisé par la mer, lorsqu'elle est agitée, et qu'il est exposé au choc direct de ses lames élevées.

Broche et Brochette. s. f. Baguette de bois dont la longueur sert de mesure, pour donner à des pièces de bois des dimensions déterminées. — Un mât de vaisseau n'a pas dans toute sa longueur, des diamètres égaux; et entre le plus petit et le plus grand, il y a des diamètres intermédiaires, dont la grandeur, cherchée séparément, est désignée par la longueur d'une broche ou d'une baguette de bois. — De même un bordage destiné à recouvrir une portion de la surface extérieure d'un vaisseau, n'a pas dans toute son étendue, des largeurs égales; et des brochettes servent, lorsqu'on veut le préparer, à indiquer, et ces largeurs dans différents points, et leur suite régulière sur sa longueur totale. Voy. Brocheter.

Brocheter. v. a. Lorsque des charpentiers s'occupent à border un vaisseau ou à recouvrir sa muraille de plusieurs suites de planches ou de bordages placés, immédiatement l'un auprès de l'autre (fig. 42. C.); ils travaillent et préparent chaque pièce de bordage séparément, et d'après la place que chacune doit remplir. C'est pourquoi une telle place étant déterminée sur la surface nue et extérieure d'un bâtiment, ils mesurent ses diverses largeurs par le moyen d'un cordeau *qi* (fig. 48. C.), qui est tendu d'une extrémité à l'autre de cet espace déterminé, et armé de plusieurs brochettes ou baguettes de bois qui le croisent perpendiculairement. Chacune de ces brochettes, reçoit alors une longueur égale à la largeur correspondante que doit avoir le bordage qui est destiné à couvrir cet espace; et faire une telle opération, c'est brocheter. On voit aisément qu'un tel cordeau ainsi préparé, étant porté sur une face de la pièce de bois qui doit fournir le bordage convenable, sert à déterminer par ses brochettes ou par le lieu qu'elles occupent, et les diverses largeurs de cette face, et les divers points de ses contours, et la forme entière de la pièce qui doit faire partie de l'enveloppe totale du vaisseau en construction. — Une opération semblable sert aussi à fixer, sur l'étendue d'un mât ébauché, et le lieu et la grandeur de ses diamètres, qui d'ailleurs sont déterminés par le calcul ou par une opération graphique.

Brocheteur. s. m. Ouvrier qui brochète un bordage. Voy. Brochette et Brocheter.

Brulot. s. m. *Fire ship*. Tout bâtiment reçoit ce nom, lorsque rempli d'artifices et de matières combustibles, il est destiné à communiquer à des vaisseaux ennemis, l'incendie qu'on allume dans ce bâtiment, aussitôt qu'il est dans la position la plus funeste aux objets qu'il doit détruire en se consumant lui-même.

Brut. adj. Des bois qui n'ont pas encore été façonnés, sont des bois

G iv

Digitized by Google

bruts, *rough timber*. Les mâts d'approvisionnemens qui ne sont que des arbres écorcés, sont aussi des mâts bruts, *rough mast*.

Buche. s. f. *Buss*. Bâtiment de pêche, (fig. 34. V.). Son port est de 50 à 70 tonneaux; son avant est très-renflé pour mieux résister aux coups de mer ou plutôt pour mieux s'élever au-dessus des lames. Ses voiles sont quarrées, et portées par trois mâts. Ces sortes de bâtimens sont employés par les Anglois et les Hollandois, à la pêche du hareng.

Bucher. v. a. Tailler grossièrement une pièce de bois, ou en séparer, avec la hache, de grands copeaux, pour la dégrossir; quelquefois bucher une pièce c'est la mettre totalement en morceaux.

Bugalet. s. m. Petit bâtiment représenté fig. (29. V.) et employé sur les côtes pour le transport de passagers ou de marchandises.

Bulletin. s. m. Certificat d'un matelot, où sont détaillés son grade, ses années de service, et qui annonce qu'il est enrôlé dans les classes des gens de mer.

Buquette. s. f. Echelle des largeurs d'une pièce de bois, ou des diamètres d'un mât, dans les divers points de leur longueur.

Burin. s. m. Morceau de bois court et arrondi, quelquefois cilindrique et quelquefois sous la forme d'un cône tronqué; *wooden roll*. Celui qui est en cône sert à élargir, ou à fixer, la grandeur des œillets des estropes, qui embrassent des poulies (fig. 25, 26, 38, etc. M.) ainsi que celle des boucles qui terminent certains cordages. D'autres burins, de forme cylindrique, servent à réunir ensemble deux cordages qui portent chacun un œillet ou une boucle à leur extrémité. C'est ainsi que les poulies des fig. (38 et 25) pourroient être liées ensemble, en introduisant la boucle de l'estrope de la première dans la boucle qui termine la seconde, et en retenant la première au-dessus de l'ouverture de la dernière, par un burin qui la traverseroit. C'est ainsi que des caliornes et des haubans de fortune sont liés à des pendeurs ou à des cordages attachés à des points fixes. — Les coins qui dans la composition du berceau d'un vaisseau sont introduits entre les billots, et qu'on chasse avec force pour soulever le vaisseau au-dessus de son chantier, portent souvent le nom de coins de burin. — Enfin, dans l'atelier de la mâture, on donne ce nom à une espèce de bélier, employé à chasser des coins qui servent à presser, deux pièces de mâts, de se réunir par le contact le plus immédiat, pour ne faire ensemble qu'un même tout.

Buriner. v. a. Frapper à coup de masse sur les têtes des coins qui doivent servir à maintenir solidement des acores ou des épontilles. — On dit aussi bliner au lieu de buriner parce que dans cette opération on fait usage d'un bélier nommé *Blin*. Voyez Blin.

Digitized by Google

C.

CABAN. s. m. Redingote faite de grosse étoffe de laine. Elle est fermée de toutes parts et porte un capuchon. Les matelots s'en servent pour se mettre le corps et la tête à l'abri des vents et de toute intempérie de l'air.

CABANE. s. f. *Cabin.* Chambre formée, à bord d'un vaisseau, par des cloisons de planches ou par des chassis garnis de toile ; on les établit dans les entreponts, ou sur les gaillards, ou sur la dunette, pour le logement particulier des maîtres ou des officiers mariniers, ou d'autres personnes qui ont droit à cette distinction. Quelquefois une cabane, surtout dans les bâtimens marchands, ne renferme que l'espace nécessaire à l'établissement d'un lit de bord.

CABANER. v. a. Renverser. On cabane un bateau, un canot, une chaloupe, etc. sur le rivage, en les retournant sur eux-mêmes et en leur faisant présenter en haut, leur quille et leur carène. — Un bâtiment cabane à la mer, lorsque l'impulsion violente du vent, sur ses voiles déployées, le force de se renverser totalement. Dans cet état, la mer le couvre, le remplit et produit bientôt sa submersion entière. — Cabaner une ancre, c'est après l'avoir tirée du fond de l'eau, et après l'avoir placée pendante derrière la chaloupe qui a servi à la lever, la renverser dans cette même chaloupe pour qu'elle y soit étendue dans sa longueur, et transportée plus facilement. Cette opération ne peut avoir pour objet, que des ancres légères telles que les ancres à jet d'un vaisseau. — On dit aussi d'une ancre qui repose au fond de l'eau qu'elle a cabané *gimleting;* lorsqu'après avoir mordu le sol par une de ses pattes, des causes accidentelles l'éloignent de cet état (fig. 83. G.) pour la renverser sur sa croisée, et lui faire prendre la position *iannB* (fig. 81.), qui ne lui permet plus de servir à retenir un bâtiment dans un lieu déterminé.

CABESTAN. s. m. *Capstern.* C'est un cône tronqué, plus ou moins gros (fig. 28 et 29. C.) dont les bases parallèles ont des diamètres peu différens dans leur grandeur, et qui est construit pour rouler sur son axe diamétral et vertical. Des léviers ou des barres en bois, dont l'extrémité est introduite dans les trous que présente sa tête, servent à le faire tourner sur lui-même, et à roidir les cordages dont on enveloppe le contour de sa fusée. — Cette machine a de grandes dimensions dans les vaisseaux de ligne, et sa puissance est très-considérable ; on en augmente même l'effet en le rendant double, *double capstern,* ou en établissant deux fusées sur une même mèche (fig. 29.) parce qu'a-

Digitized by Google

lors on peut employer plus de bras à le mouvoir, lorsqu'au milieu d'une grosse mer ce supplément de forces devient nécessaire pour tirer les ancres du fond de l'eau. — La fig. (28.) présente un cabestan simple, nommé petit cabestan, *gear capstern*, qui roule sur une longue mèche *a c*. On voit sa place en *AB* (fig. 22.), sa fusée s'élève au-dessus du gaillard d'avant, et son pied ou le bout de sa mèche repose sur le pont immédiatement inférieur. Sa tête, comme celle du grand cabestan, *main capstern*, (qui est établi dans les entreponts d'un vaisseau entre le grand mât et celui d'artimon), est ceinte de bandes de fer et percé de trous pour l'introduction des barres qui servent à le faire tourner sur un pivot, *spindle of a capstern*. — On se sert aussi à terre et dans les ports, de petits cabestans qui sont établis dans un assemblage de charpente, et qui étant rendus susceptibles d'être transportés partout où ils peuvent être utiles, ont reçu le nom de cabestans volans, *crabbs*. — Garnir au cabestan, c'est envelopper sa cloche de plusieurs tours du cordage qui doit être roidi à l'aide de cette machine; et le dégarnir c'est faire l'opération contraire. — Mettre du monde au cabestan, *to man the capstern*, c'est disposer des hommes, en nombre plus ou moins grand sur ses barres, afin de produire l'effet qu'on attend de cette machine. — Quelquefois les mousses sont envoyés au cabestan, non pour y déployer leurs forces naissantes, mais pour y recevoir, avec résignation, lorsqu'ils sont coupables, certaine punition assortie à leur jeunesse.

Cabillot. s. m. Petite pièce de bois, courte, peu épaisse et tournée; on en voit la forme (fig. 12. M.) et l'usage (fig. 54.). — Lorsque l'extrémité de l'écoute d'une voile de perroquet, (fig. 85.) a été introduite dans l'œillet que présente le coin inférieur de cette voile, un cabillot, passé dans la boucle qui termine l'écoute, sert à la retenir dans la place désignée. Les cabillots servent aussi, à d'autres usages semblables qu'il est aisé d'imaginer.

Cable. s. m. *Cable*. Cordage dont la grosseur ou la circonférence, varie de 13 à 25 pouces. Sa longueur est toujours de 120 brasses, et il est formé de trois autres cordages, nommés aussières, qui sont commis ou tortillés ensemble. Son usage est de lier un vaisseau à une ancre, mouillée ou fixée au fond de la mer (fig. 7. V.). On voit dans la fig. (70 M.) comment son extrémité est attachée à l'arganeau *c* de l'ancre; la fig. 38. C. présente les ouvertures *d* et *i* par lesquelles il sort de la proue du bâtiment; et la fig. 22. C. rend très-distinct, le pilier *ft* autour duquel il est passé pour transmettre au bâtiment toute la résistance dont l'ancre et le fond de la mer sont susceptibles. — Dans un vaisseau, il y a plusieurs cables, qui ont chacun un nom particulier, suivant leur usage. Le cable d'affourche, *small bower cable*, est celui qui est lié à l'ancre de même nom. Sa longueur est de 120 brasses, et elle n'est pas augmentée afin de rendre toujours facile l'opération de défaire les tours qu'il fait quelquefois avec de plus longs

Digitized by Google

cables employés dans le même temps. — Il y a le cable de grande tonée, *sheet cable*, qui est attaché à une grosse ancre, et qui est composé des longueurs de trois cables réunis bout-à-bout, on le nomme aussi le maître cable. — Le cable de l'ancre de veille, *best bower cable*, est formé de deux cables. On a senti la nécessité de donner cette grande longueur aux cables de service : car quoiqu'il soit rare de mouiller dans une mer, dont la profondeur excède 40 brasses, un seul cable de 120 brasses ne pourroit, au milieu d'une grosse mer, conserver un vaisseau dans un lieu constant. Des lames considérables, élevant le vaisseau à chaque instant et l'éloignant du fond de l'eau, forceroient ce cable trop court, à soulever le jas de l'ancre mouillée, et par conséquent à la renverser ou à dégager sa patte du lieu où elle étoit enfoncée. D'ailleurs plus un cable est long, moins il est facile à rompre, parce qu'alors il est susceptible d'une plus grande extension. — Dans l'opération qui a pour objet de coucher un vaisseau sur le côté pour le carener, on emploie un cable pour redresser à volonté le bâtiment abbatu, et alors il est nommé cable de redresse, comme celui qui sert à limiter cette inclinaison, porte le nom de cable de retenue. — Un cable d'ajust, est celui qui est lié ou épissé avec un autre cable. — Un cable de remorque, *tow rope*, est celui avec lequel un vaisseau en entraîne un autre après lui, lorsque les circonstances font une loi de lui rendre un semblable service. — On indique la grosseur d'un cable en disant qu'il est de tant de pouces. — On désigne aussi la distance de deux vaisseaux ou de deux objets, en disant qu'ils sont l'un à tant de cables de l'autre, *N cable's lengths;* parce que la longueur d'un cable étant constante, elle sert alors de mesure de convention pour estimer à la mer les intervalles ou les distances. — Il y a des expressions particulières pour désigner les divers états d'un cable en service. Un cable est sur le bout, lorsqu'il ne tient plus à la bitte que par son extrémité, et lorsque par conséquent on ne peut le filer d'avantage sans que le vaisseau cesse d'être lié à son ancre mouillée. — Un cable appelle droit à son ancre, lorsqu'il est dirigé sur la ligne ou dans le plan qui passe par la bitte, l'écubier et cette ancre; *clear hause*. Au contraire, il n'appelle pas droit, lorsque des causes quelconques, font faire à la direction du cable hors du vaisseau, un angle avec la ligne menée de la bitte à l'écubier; *it is growing on the starboard or larboard bow*. — On dit que le cable est roide, ou qu'il travaille, *cable that grows, or that bears a very great strain*, lorsqu'un effort considérable et soutenu lui donne une tension extraordinaire. — Quelquefois deux cables en service se roulent l'un sur l'autre par la suite des mouvemens d'un vaisseau, et alors on dit qu'il y a un tour dans les cables, *foul hause*. On ne les laisse pas long-temps dans cet état, parce que si la mer devenoit grosse, ils frotteroient l'un sur l'autre de manière à s'user et à se détruire très-promptement ; c'est pourquoi on les déroule, ou on dépasse les

Digitized by Google

tours, l'un sur l'autre, *to clear the hause,* par les moyens les plus expéditifs.

CABLEAU ou CABLOT. s. m. *Painter or small cable.* Cordages, employés dans les chaloupes et les canots aux mêmes usages que les cables dans les grands bâtimens; c'est-à-dire, qu'ils sont attachés à des grapins dont les pattes s'engagent comme celles des ancres dans le fond de la mer.

CABLER. v. a. Tortiller des cordages ou les commettre pour en composer un cable. (Voy. Commettre en grêlin).

CABOTAGE. s. m. *Coasting trade.* Voyages de mer, qui éloignent peu des côtes, et qu'on fait souvent sans perdre la vue de terre. Cette navigation est ainsi nommée parce qu'elle a pour but d'aller de cap en cap, ou de port en port, sur une même côte ou sur des côtes très-voisines. — On distingue un petit et un grand cabotage, suivant l'étendue des traversées et la distance des limites de ce genre de navigation. En France, le grand cabotage comprend les voyages, en Angleterre, en Hollande, en Dannemarck, en Espagne, en Portugal. Lorsque les voyages ont des termes moins éloignés, ils sont compris dans la classe du petit cabotage.

CABOTER. v. n. C'est faire le cabotage. (Voy. ce mot).

CABOTEUR. s. m. Nom distinctif des hommes de mer qui ne sont employés qu'au cabotage. (Voy. ce mot).

CABOTIER. s. m. Nom qui sert à désigner les bâtimens qui sont employés au cabotage.

CABRE. s. f. Machine dont le nom, généralement adopté dans la langue commune, est celui de chevre. Elle est formée de deux matereaux plus ou moins longs, qui réunis par leur tête, s'écartent l'un de l'autre par leur pied dans un même plan vertical; et elle devient un support à des poulies, attachées à son sommet, pour servir à élever des fardeaux quelconques à une hauteur demandée.

CABRION. s. m. Dans les chantiers de construction, c'est une pièce de bois qui a peu d'équarrissage et beaucoup de longueur. — Dans une batterie, à bord d'un vaisseau, c'est un morceau de bois de forme triangulaire qui n'a que la longueur de l'aissieu d'un affût, et qu'on place derrière les roues de cet affût, dans une situation fixe, afin qu'il s'oppose au mouvement du canon, lorsque les roulis sont considérables.

CADÈNE. s. f. Synonime de chaîne, qui est un mot employé plus communément. (Voy. Chaîne).

CADRANERIE. s. f. Atelier où sont preparés les compas de mer, c'est-à-dire les boussoles employées dans les vaisseaux.

CADRANÉ. adj. État d'un arbre dont toutes les sections ou coupes transversales, présentent des fentes ou des gersures dirigées du centre à la circonférence.

CADRE. s. m. *Frame.* Châlit rectangulaire de trois pieds de largeur

Digitized by Google

sur six de longueur. Il est formé par quatre tringles de bois qui font ses côtés, et l'intervalle est garni d'un filet bien tendu qui est fait avec du bitord. Cet assemblage repose, sur le pont à bord d'un vaisseau, par des billots placés aux quatre coins et qui lui servent de pieds. C'est sur de tels cadres, *sea bed frame*, qu'on étend des matelats pour servir de lits aux matelots malades ou blessés; et delà vient qu'on dit d'un vaisseau qu'il a N d'hommes sur les cadres, *on the bed frame,* lorsqu'on veut exprimer le nombre des gens de l'équipage qui dans ce vaisseau sont malades, ou incapables de service. — De pareils cadres servent aussi, en mer, pour coucher des passagers, ou d'autres personnes qui ne font pas partie de l'équipage. — On dit aussi le cadre d'un panneau, ou d'une écoutille, ou du chapeau de la cuisine, comme on dit communément le cadre d'un tableau, ou sa bordure.

Cage à drisse. s. f. Cage cylindrique, d'une hauteur moyenne, et qui n'a pas de fond supérieur. Elle est ainsi ouverte par le haut pour recevoir les cordages qui y sont déposés, tels que des drisses, etc., et qui y sont arrangés avec ordre. Cette cage est à jour afin qu'elle soit plus légère, et on peut la placer à volonté, sur le pont ou sur les gaillards d'un vaisseau.

Cagnard. s. m. Toile goudronnée, ou prélat qu'on étend dans les mauvais temps, sur les bas-haubans d'un vaisseau, et du côté du vent, afin qu'elle présente un abri aux matelots qui sont de service.

Cague. s. f. Barque hollandoise, à fond plat, (fig. 30. V.) Elle n'a qu'un mât qui est incliné vers l'avant, et qui porte une voile à livarde.

Caïc. s. m. Nom qu'on donne, au canot d'une galère, *long boat of a galley,* et à certaine barque en usage sur la mer noire.

Caïes. s. f. *Keys.* Dans les îles occidentales, on donne ce nom à des bancs dont le sommet est plat, fort étendu, peu éloigné du niveau de la mer et qui sont formés ou de sable mou, ou de vase, ou de coraux ou de madrepores.

Caillebotis. s. m. *Grattings.* Treillis en bois, dont on recouvre certaines parties intérieures d'un bâtiment; il y en a, au milieu du pont supérieur dans les vaisseaux de guerre, sur les passe-avants, sur les gaillards, et sur quelques écoutilles. La plate-forme de l'éperon (fig. 3. P.) est en partie formée par des caillebotis. Ces treillis sont adoptés dans les bâtimens, soit à cause de leur légèreté, soit parce qu'ils laissent un passage à l'air et à la lumière. Les lattes qui les composent sont nommées lattes de caillebotis et elles ne sont combinées que d'une manière, pour former ces treillis, c'est-à-dire qu'elles se croisent perpendiculairement afin que dans leur étendue il y ait autant d'espace plein qu'il y en a de vide.

Cajoler. v. a. Un vaisseau est dit cajoler le vent, *to tide up,* lorsqu'il profite du courant d'une rivière ou de celui de la marée pour avancer dans l'espace, malgré un vent contraire, qui lui sert cepen-

dant pour produire toutes les évolutions exigées par les circonstances. C'est alors le courant qui l'entraîne; et c'est avec le vent, qu'il se maintient en travers pour mieux dériver, *to drive with the tide*; qu'il tourne sur lui-même; et qu'il combat l'effort du courant lorsqu'il peut devenir dangereux.

Caisse. s. f. Il y a dans des vaisseaux des caisses, d'armes, à étoupilles, à chemises soufrées, à cartouche, etc, et ce sont autant de coffres qui reçoivent leurs noms des objets qu'ils contiennent — Dans les poulies, qui sont en usage à bord des vaisseaux ou dans les ports de mer, on distingue la caisse *mna* (fig. 60. M.) dans l'épaisseur de laquelle est renfermé le rouet *b*, et qui sert d'appui à l'aissieu. Cette caisse, d'un seul morceau de bois, est d'une forme assez semblable à celle d'un ellipsoïde applati; *shell of a block*. — Dans un mât supérieur tel qu'un mât de hune, de perroquet, etc., on nomme caisse du pied de mât, la partie quadrangulaire qui le termine, et qui est reçue dans l'intervalle des barres du mât inférieur sur lesquelles il repose. On voit une telle caisse en *z* et en *n* (fig. 16 et 17, A.). C'est dans cette caisse qu'on perce, et le trou où se loge la clef destinée à soutenir le mât lorsqu'il est à sa place, et les mortaises propres à contenir un rouet sur lequel passe le cordage employé à élever ce mât, à la tête du bas-mât qu'il prolonge. — Cette même caisse porte aussi sur sa face inférieure une rainure destinée à maintenir le braguet (V. ce mot). D'ailleurs elle est formée par plusieurs fourures ou plusieurs placages dont on enveloppe le contour du pied du mât. — Il y a dans les ports de grosses caisses flottantes, *mooring buoy*, ou caisses d'amarrage. Elles sont en bois et fixées ou mouillées dans certains points de la mer, pour présenter au vaisseau de grosses boucles auxquelles ils peuvent être liés ou amarrés avec sûreté. — Dans certains ports on a aussi imaginé d'autres caisses flottantes ou caisses d'appui. On les place verticalement sous la poupe des vaisseaux légers ou vides: et elles servent de bases sur lesquelles on établit des appuis verticaux pour étayer cette extrémité, qui dans les bâtimens, même modernes, ne déplace jamais assez d'eau pour y trouver un soutien nécessaire.

Caisson. s. m. Espèce de coffre tel que *u* (fig. 7. P.) qui est adossé à la muraille d'un vaisseau dans l'intérieur de la grande-chambre et de celle du conseil. Les caissons reçoivent les dimensions d'un siége ordinaire, parce qu'en même-temps qu'ils en font les fonctions, ils servent à renfermer plusieurs objets d'approvisionnement, *locker of the great cabin*. — On construit aussi des coffres semblables dans la soute aux poudres pour contenir des gargousses, des grenades, des artifices, etc., et on les nomme par cette raison caissons à poudre, à gargousse, etc., *cartridge chests*.

Calaison. s. f. Tirant d'eau d'un vaisseau, ou profondeur à laquelle sa quille s'enfonce au-dessous du niveau de l'eau, lorsqu'il est plus ou moins chargé.

Digitized by Google

Calangue. Terme peu usité, et les personnes qui l'emploient lui font signifier une petite baye entourée de terres élevées, ou un petit abri que des bâtimens peuvent trouver auprès d'une côte.

Calcet. s. m. Nom distinctif des mâts qui portent une antenne. Il vient de ce que leur tête est carrée, et a une forme différente de celle des mâts qui sont gréés de vergues ordinaires et de voiles quadrangulaires. La fig. (53. M.) présente un mât à calcet chargé d'une antenne, et la fig. (8. V.) fait connoître leur place et leur usage.

Cale. s. f. Ce mot désigne plusieurs choses très-différentes. C'est le nom d'une base, étendue, inclinée et factice, nommée cale de construction, *lanch into the sea*, sur laquelle repose un vaisseau pendant sa construction. — C'est celui de l'espace qui, dans l'intérieur d'un vaisseau, est compris entre le faux-pont et la carlingue, depuis la soute aux poudres jusqu'à la fosse aux cables. C'est *tudc* (fig. 15. P.). Dans ce même espace, nommé grande-cale, *hold of a ship*, on distingue la cale au vin, M, *after hold*; et la cale à l'eau, H, *fore hold*, à cause de leur destination constante et particulière. Le fond de cet espace est par conséquent nommé fond de cale ou fond de la cale, *lower part of the hold*. — Une cale est aussi une partie du rivage de la mer, lorsqu'ayant la forme d'une rampe douce, et revêtue de pierres, ou composée de sable dur ou de rochers unis, elle présente en se prolongeant sous l'eau, un lieu commode pour l'embarquement ou le débarquement des hommes, ainsi que de toutes sortes d'objets. — De petits coins en bois, qu'on place sous le pied des étançons ou des étaies, ou de tout autre objet qu'on veut fixer solidement, portent aussi le nom de cales, *quoin or chock*. — C'est encore le nom d'un châtiment infligé à des matelots coupables à bord d'un vaisseau; et ce châtiment consiste à laisser tomber, plusieurs fois successives, de l'extrémité de la grand-vergue, ou dans la mer, ou jusqu'à une certaine hauteur, le coupable qui au bout de sa chûte est retenu à l'aide d'une corde par laquelle il est suspendu. Cette punition est nommée cale sèche, lorsque le patient, dans cette chûte, étant abandonné à son propre poids, n'est arrêté subitement par la corde de retenue, qu'au moment où il arrive près du niveau de l'eau. Elle reçoit le nom de grande cale, *keel haling or raking*, lorsque le patient qu'on laisse tomber à la mer du côté droit par exemple, est ramené ensuite à la gauche du bâtiment, en passant par-dessous la quille. Infliger cette punition, c'est donner la cale, *to keel haul a man; to duck*. — Lorsqu'une cale de construction est placée sous un toit élevé, on la nomme cale couverte, et les cales qui dans un port servent de base aux bâtimens auxquels on fait des réparations quelconques, portent le nom de cales de carêne, ou de radoub.

Calebas. s. m. *Down hall*. Cordage employé à faire descendre un objet d'une hauteur quelconque. — Les voiles d'étai ont des calebas

Digitized by Google

pour les solliciter à glisser plus rapidement le long des étais ou des drailles qui les soutiennent par un de leurs côtés (fig. 1. A.).

CALER. v. a. Abaisser, placer plus bas. On cale un mât de hune *az* (fig. 16. M.) en le faisant descendre le long du bas mât *bc* qui le supporte. — Ce mot est aussi synonime avec étayer, appuyer, lorsqu'on emploie des petits coins en bois, pour maintenir solidement des objets dans des places et des situations déterminées. Dans un vaisseau on cale les épontilles, les coffres, les barriques, etc.

CALER. v. n. S'enfoncer dans l'eau. *To sink lower in the water.* Un vaisseau qu'on charge de nouveaux poids, déplace alors une plus grande masse d'eau, et comme sa quille descend alors plus profondément au-dessous de la surface de la mer, il est dit caler davantage. — Un vaisseau est assez calé, lorsque la partie de son volume qui plonge dans l'eau, est par sa grandeur et sa forme, celle à laquelle est proportionnée la charge qu'il est destiné à porter, pour naviguer avec autant d'avantage que de sûreté. S'il y a de l'excès dans la grandeur de sa partie submergée, alors il est trop calé; et dans le cas contraire il est trop peu calé. — Si par l'avant ce vaisseau s'enfonce sous l'eau, ou si c'est par l'arrière, alors il est trop calé de l'avant ou de l'arrière; il est sur le nez ou sur le cul. — Cette grandeur et cette forme que doit avoir la carène d'un vaisseau, n'ont pas encore été déterminées d'après des principes dont une expérience journalière confirme la solidité; car au contraire l'expérience oblige tous les jours d'en modifier les résultats, lorsque seule elle n'a pas dicté ces bases dans l'invention des plans des bâtimens de mer.

CALFAIT. s. m. *Making iron.* Instrument de fer propre à calfater des vaisseaux, il y en a de plusieurs sortes. Le calfait tranchant n'est qu'un ciseau ordinaire, et qui est employé pour aggrandir les coutures afin qu'on puisse y introduire les cordons d'étoupe dont elles doivent être remplies. — Il y a des calfaits à écarts, qui sont des ciseaux plus longs que les premiers, et dont le tranchant est taillé en biseau pour favoriser son intromission dans les coutures des écarts des bordages. (Voy. Ecarts). — Les calfaits à cloux sont des ciseaux qui sur le tranchant ont peu de largueur, et qui servent à calfater ou à entourer d'étoupe le pourtour de la tête des clous et des chevilles. — Des calfaits doubles sont tels que les premiers calfaits, excepté qu'au lieu de tranchant, ils ont un bord épais sur le milieu duquel est pratiquée une rainure semi-circulaire. C'est par une telle rainure que ces calfaits ou coins embrassent un cordon d'étoupe déjà introduit dans une couture, et servent à le repousser en masse au fond de chaque joint. Ils reçoivent un manche qui est perpendiculaire à leur longueur, et qui sert à les contenir en place lorsqu'à l'aide d'un gros maillet de fer, on frappe sur leur tête pour rendre le calfatage plus exact et plus durable. Ces derniers calfaits sont souvent nommés coins doubles et quelquefois pataras. — Comme certaines parties d'un vaisseau ne pourroient

être

Digitized by Google

être calfatées facilement avec des calfaits droits, on a imaginé des calfaits torts ou qui sont recourbés pour être plus propres à des calfatages particuliers.

Calfat. s. m. *Calker*. Nom de certains ouvriers dont l'art est de calfater les vaisseaux, c'est-à-dire, de fermer tout accès à l'eau dans l'intérieur d'un bâtiment, soit par les joints des bordages qui recouvrent sa surface extérieure, et qui forment ses ponts, soit par les trous accidentels, qui sont les effets ou du choc des boulets dans un combat, ou de toute autre cause particulière. (Voy. Calfater).

Calfatage. s. m. *Calking*. Action de calfater un vaisseau. Ce mot indique aussi très-souvent l'ouvrage même du calfat, surtout lorsqu'on dit du calfatage qu'il est bon ou mauvais, car alors on exprime que cette espèce d'ouvrage est bien ou mal exécuté. (Voy. Calfater).

Calfater. v. a. *To calk*. Remplir les joints des planches qui recouvrent la carcasse d'un vaisseau, ou ses ponts ou ses gaillards, etc., avec des cordons d'étoupe qu'on y chasse avec force, et qu'on place successivement les uns sur les autres pour occuper parfaitement le vide que ces joints présentent, et fermer tout accès à l'eau extérieure. Lorsque les bordages sont épais ou lorsque les coutures sont profondes, on commence par y loger successivement cinq à six cordons d'étoupe, en les y enfonçant à coup de maillet et avec des instrumens convenables. Ensuite on repousse plus fortement cet ensemble de cordons, en frappant à coup de masse sur un instrument propre à les resserrer et à les rapprocher le plus étroitement possible du fond de chaque couture. C'est par cette opération que dans les coutures des bordages extérieurs des vaisseaux de 74, on introduit quelquefois jusqu'à 26 cordons.

Calibre. s. m. Grandeur d'une ouverture circulaire, et grosseur d'un corps cylindrique ou sphérique. C'est ainsi qu'on dit dans le premier sens le calibre d'un canon, d'une pompe, d'un mortier; et dans le second, le calibre d'un boulet, d'un cordage, d'un fil. — Un instrument de fer, semblable par sa forme au compas de proportion, et propre à mesurer la circonférence d'un cordage ou d'un fil, est nommé calibre par les cordiers. Ses deux branches portent chacune, sur les bords par lesquels elles se touchent, des échancrures égales, semi-circulaires, et correspondantes; leurs diamètres varient de 2, 3, 4, etc., lignes. Lorsqu'avec cet instrument on se propose de mesurer un fil, on le place entre les branches du calibre dans une de ses échancrures, et celui des trous circulaires qu'il remplit parfaitement, lorsque l'instrument est fermé ou lorsque ses branches sont réunies, désigne la grosseur d'un tel fil.

Caliorne. s. f. Assemblage de grosses poulies et de cordages. Une caliorne est utile et imaginée pour élever de grands fardeaux avec de foibles puissances. Il y a une caliorne suspendue de chaque côté, à la tête du grand mât et du mât de misaine, pour servir surtout à em-

Digitized by Google

barquer et débarquer les chaloupes ou canots d'un bâtiment. On les nomme caliornes de mât, *winding tackle.* — Les caisses de certaines poulies à caliornes sont percées de trois mortaises pour contenir autant de rouets; d'autres le sont pour deux rouets. — On distingue des caliornes selon les usages auxquels elles sont destinées. C'est ainsi qu'il y a des caliornes, d'appareil, pour drisses, pour braguet, etc.; d'autres étant suspendues au bout de certains cordages portent le nom de calıorne à pendeur, mais leur effet est calculé généralement sur les mêmes principes, et s'il y a quelque variété, c'est dans la manière de les employer.

Calme. s. m. *Calm.* Repos sensiblement parfait dans l'air environnant. — Les marins disent qu'ils ont calme plat, *dead calm*, lorsque l'air est sans agitation, et que leurs voiles déployées sont sans effet ou sans utilité. — Un vaisseau est pris de calme, lorsqu'il arrive dans des régions de la mer où l'air est sans mouvement; et il trouve des calmes, ou il est retardé par les calmes, lorsqu'il éprouve dans certains parages, des temps calmes, plus ou moins longs et répétés.

Calmer. v. n. cesser d'être agité. *To fall calm, or to becalm.* Le vent calme lorsque l'air cesse d'être en mouvement sur une direction quelconque. La mer commence à calmer lorsque ses vagues diminuent de hauteur, et elle est calme lorsque sa surface tranquille et sans agitation paroît parfaitement plane ou d'une courbure régulière et uniforme.

Calmie. s. f. (Voy. Accalmie).

Cambuse. s. f. Lieu séparé, dans un bâtiment de mer, où sont distribués journellement à l'équipage, les vivres qui sont dûs à chaque matelot. Ce même lieu renferme ordinairement une partie de certains vivres d'approvisionnemens.

Cambusier. s. m. Titre de la personne qui, à bord d'un vaisseau, est chargée de la distribution journalière des vivres à tous les gens de l'équipage.

Campagne. s. f. *Voyage at sea.* Voyage sur mer. Une campagne d'un vaisseau est désignée par sa destination. Un vaisseau qui est en mer, ou pour faire la guerre aux vaisseaux ennemis, ou pour observer les mouvemens des armées navales de certaines nations, ou pour croiser dans des parages déterminés, ou pour exécuter des évolutions avec d'autres bâtimens réunis en escadre ou en armée navale, fait une campagne de mer, ou d'observation, ou de croisière, *cruising voyage*, ou d'évolution. Si un vaisseau armé reste dans une rade et rentre dans le port pour y être désarmé sans aller à la mer, il est dit avoir fait une campagne de rade; et il fait une campagne de côtes, lorsqu'il navigue le long des côtes sans s'en éloigner à de grandes distances. Le but d'un voyage sert aussi quelquefois à le distinguer. C'est ainsi qu'on dit une campagne d'Amérique, des Indes, d'Afrique, du Levant, du

Digitized by Google

Nord, du Tour du monde. — Un officier de marine donne une idée de ses services par le nombre, l'espèce et la durée des campagnes qu'il a faites. C'est pourquoi on compte les campagnes d'un marin par première, seconde et troisième, etc. — Une campagne commence au temps de l'armement d'un vaisseau, ou au moment de la revue des équipages qui précède le départ, comme elle finit au désarmement de ce même vaisseau, ou à l'époque de la revue qui succède à son arrivée.

Can. s. m. Champ. Les charpentiers nomment can la face la moins large d'une pièce de bois, et mettre des planches ou des bordages sur le can, c'est les placer ou les faire porter sur leur épaisseur ou sur leur face la plus étroite. — Une pièce de bois qui repose dans cette situation sur le terrein ou sur un chantier, est mise de can.

Canal. s. m. *Channel.* Espace de peu de largeur, d'une longueur et d'une profondeur quelconques, dans lequel la mer est resserrée, soit entre deux continens, soit entre deux îles, soit entre une île et un continent. Un canal est aussi toujours ouvert à ses deux extrémités. Tel est la Manche, tel est le canal Mosambique, etc. Un vaisseau qui entre dans un canal, est dit faire canal ou donner dans le canal. — Cependant en donnant plus d'extension à ce mot, les marins nomment aussi canal, ou chenal, un espace semblable qui est placé dans une mer embarrassée de hauts-fonds, d'écueils, et qui présente aux vaisseaux un passage libre, facile et sûr. — On nomme canal de gouvernail, une canelure longitudinale qu'on a coutume, sous de faux motifs, de pratiquer ou d'excaver sur la face extérieure et la moins large du gouvervail. — Dans une poulie ou dans la caisse d'une poulie, *abm* (fig. 6. M.), la mortaise *a* qui reçoit le rouet est nommé canal de poulie. — Il y a aussi sous le pied d'un mât de hune et sur ses faces latérales, des canelures pour maintenir et le braguet et la guinderesse, lorsqu'elles sont en action; ce qui les fait distinguer sous les noms de canal de braguet, canal de guinderesse. — Enfin, sur la surface intérieure de la carcasse d'un vaisseau, et auprès de sa quille on excave dans chaque couple, une canelure longitudinale qui sert de conduit par où l'eau se rend des extrémités d'un bâtiment au milieu où sont placées des pompes, et cette cannelure est nommée canal des anguillers.

Canard. adj. Un vaisseau est canard, lorsque habituellement et au milieu d'une mer agitée, il ne peut s'élever aisément au-dessus des lames qui l'assaillent; lorsque sa proue, à leur rencontre, s'enfonce dans leur épaisseur et en est souvent enveloppée ou inondée. Des corvettes, des frégates, ainsi que tous les bâtimens dont les extrémités ont des formes trop inégales, ou des poids trop inégalement distribués, ont le défaut d'être canard, défaut qui est souvent la source d'inconvéniens et de dangers.

Candelette, s. f. *Fore tackle.* Assemblage de poulies et de cordages qu'on suspend dans un vaisseau, à la tête de chaque bas-mât

Digitized by Google

On s'en sert pour élever des fardeaux. La différence avec les caliornes de mât consiste en ce que la partie supérieure des candelettes est longue ou composée de deux rouets placés dans une caisse longue, l'un à la suite de l'autre, et la poulie inférieure est armée d'un croc de fer. — Les candelettes du mât de misaine servent surtout à traverser les ancres, c'est-à-dire, à les placer le long de bord ou le long des porte-haubans de misaine. Les candelettes servent aussi au besoin pour ajouter à l'effet des haubans ou des étais d'un bas-mât, c'est-à-dire, à le maintenir dans sa situation naturelle.

Canon. s. m. *Canon or piece of ordnance.* Pièce d'artillerie assez connue pour ne pas exiger une description. — Il y a des phrases particulières pour désigner dans un vaisseau le lieu ou la position d'un canon. — Les deux canons qui sont les plus voisins de l'étrave, portent le nom de canons de chasse, *bow chace,* tandis que ceux qui sont à l'extrémité opposée sont nommés canons de retraite; *stern chace.* — Dans un vaisseau, lorsqu'un canon est en batterie, ou que sa bouche est en dehors de l'embrâsure, on dit qu'il est au sabord. S'il est retiré en-dedans du vaisseau, de manière que le sabord puisse être fermé, comme on le voit (fig. 32, C.), et que sa bouche soit appuyée contre la muraille du bâtiment au-dessus du sabord, alors on dit qu'il est serré; *gun housed athwart.* Enfin, si après avoir été retiré en-dedans du vaisseau, il est placé de manière que sa longueur au lieu d'être perpendiculaire à la muraille, lui devienne parallèle, et s'il est rangé le long de bord entre deux sabords voisins, on dit qu'il est allongé contre le bord, *gun housed fore and aft.* — Les canons à l'usage d'un vaisseau doivent avoir un bouton plus saillant et plus fort que les canons de terre, parce que c'est surtout par ce joint qu'ils sont portés lorsqu'on les embarque ou qu'on les débarque. Ils doivent aussi avoir nécessairement une platte-bande auprès de la lumière, du côté de la volée, afin que l'eau qui peut tomber sur le canon, ne puisse couler jusqu'à la lumière, et affoiblir l'amorce de la pièce. — Les canons des vaisseaux sont de différens calibres, et les plus forts en fer sont de 36. — Lorsqu'un vaisseau n'est pas armé des canons que ses sabords annoncent qu'il doit porter, on les remplace par des morceaux de bois tournés et travaillés sous la forme de canons ordinaires; on les peint de couleur convenable, et comme on leur fait prendre la place de vrais canons, on les nomme de faux canons.

Canonnage. s. m. *Gunnery.* Art de servir les canons. Il embrasse tout ce qui est relatif à leur établissement dans un vaisseau, et à la manière de les employer avec autant de succès que de sûreté. Cet art, dans la marine, est exercé sur une plate-forme toujours en mouvement; les canons sont dirigés ordinairement sur des objets mobiles, dans tous les sens; ainsi, les canonniers de mer ont plus de difficultés à vaincre que les canonniers de terre, pour produire les mêmes effets avec les mêmes armes.

Digitized by Google

Canonner. v. a. *To cannonade.* Battre à coups de canon. On canonne un vaisseau, un fort; des vaisseaux; des armées se canonnent, ou se battent à coups de canons.

Canonnier. s. m. *Gunner.* Dans les vaisseaux de guerre, les équipages sont composés d'hommes chargés de différens emplois, et ceux qui sont destinés à servir les canons, ou dont l'art est de savoir les employer, portent le nom de canonniers. — Dans cette classe particulière de marins, il y a des apprentifs ou servans, des aides, des surnuméraires, et des maîtres, *marines and master gunner,* et le premier maître est nommé seul maître canonnier d'un vaisseau. — De même le premier canonnier dans un département est distingué par le nom de canonnier amiral. — Les troupes réglées de la marine portent aujourd'hui le nom de canonniers-matelots, parce que l'intention de Sa Majesté, dans la nouvelle composition de ses troupes, a été de leur faire remplir le service de matelots et de canonniers.

Canonnière. adj. Titre distinctif de certains bâtimens qui portent le nom de chaloupe canonnière. (Voy. Chaloupe).

Canot. s. m. Petit bateau léger qui n'est pas ponté, et qui peut aisément être mis en mouvement ou avec des rames ou avec des voiles, *boat or yawl.* Il a ordinairement deux canots, l'un grand et l'autre petit, qui sont destinés au service des grands vaisseaux, *ship's boat, small boat.* En mer, on les arrange sur le pont, et leur légèreté permet au besoin de les mettre promptement à la mer. On les nomme canots de tel vaisseau, et celui dont le capitaine fait usage, est distingué par le nom de canot du capitaine. — On voit (fig. 30 et 31 V.) des canots à la voile.

Canotier. s. m. Homme qui fait partie de l'équipage d'un canot, *rowers of a boat,* et cet équipage qui a un chef, nommé patron de canot, a pour fonctions ou d'agir avec des avirons, ou de gréer des voiles, et des manœuvres pour mettre le bateau en mouvement, ou de travailler à tout ce qui peut devenir nécessaire pour la conservation et la propreté du canot.

Cantonniere. s. f. Cordage dont la longueur est de quelques brasses sur une grosseur variable de 4 à 8 pouces. Ses extrémités sont armées l'une d'une cosse, et l'autre d'un croc, et par ce moyen la cantonniere est propre à l'opération de traverser une ancre, à laquelle elle est employée à bord d'un vaisseau. Le croc est accroché à la patte de l'ancre qui est pendante sous le bossoir, et qui est la plus voisine du corps du vaisseau. Ensuite sa cosse étant saisie par le croc de la candelette de misaine, celle-ci sert à élever la croisée de l'ancre à la hauteur, et au lieu où elle doit être placée. (Voyez Traverser). L'usage de cette cantonniere lui a fait donner aussi quelquefois le nom de traversiere.

Cap. s. m. Ce mot a plusieurs significations dans la marine : 1°. c'est le nom qu'on donne à des pointes de terre qui se prolongent vers la

Digitized by Google

mer en conservant une élévation plus ou moins grande au-dessus de sa surface, *Cape, or fore land or head-land* : 2°. les marins donnent aussi le nom de cap, *head of a ship*, à la proue du vaisseau où ils sont embarqués, et, lorsqu'ils sont en mer, si un vaisseau a sa proue dirigée, vers un ennemi, ou vers la terre, ou vers la mer, il est dit avoir le cap, *to lay the head*, ou sur l'ennemi, ou sur la terre, ou au large; *standing off*. Si un vaisseau s'avance sur telle direction, ou s'il suit la route qu'il doit faire, alors on dit qu'il a le cap, ou à tel air de vent, *head to N point*, ou en route, *standing on the course*. — Ainsi lorsqu'on veut s'informer en mer de l'air de vent sur lequel est placé un vaisseau qui s'avance dans l'espace, on demande où est le cap? *How winds the ship?* — Si on fait changer le bâtiment de direction, à l'égard des points principaux de l'horison, c'est mettre le cap à un nouvel air de vent, *to wind; to steer the course at*. — Si un vaisseau, en virant de bord ou en tournant sur lui-même pour prendre une nouvelle route, présente dans cette évolution sa proue à un point de l'horison opposé à celui vers lequel elle était dirigée précédemment, c'est-à-dire, si ce vaisseau vire de bord vent arrière, alors on dit qu'il vire cap pour cap. — Deux vaisseaux comparés entr'eux, lorsqu'ils sont en mer, sont dits être cap à cap, lorsque leurs routes sont contraires dans leurs directions, et que leurs proues s'avancent sur une même ligne, l'une au-devant de l'autre. — 3°. Comme l'aiguille aimantée des boussoles dont on fait usage à la mer, sert à diriger la proue d'un vaisseau, la boëte porte intérieurement sur ses parois deux traits verticaux et distincts qu'on nomme caps de compas. Ces traits sont diamétralement opposés, et la boussole est placée dans un vaisseau de manière que la ligne horisontale qui serait menée de l'un à l'autre, est parallèle à la quille. Par ce moyen ils servent de termes de comparaison pour juger en tout temps de l'air de vent auquel le bâtiment présente le cap. — 4°. Des chefs d'ouvriers; certains conducteurs de forçats, portent aussi le nom de caps, *quartermen*. — 5°. Parmi les objets qui composent le gréement d'un vaisseau, il y a des caps de mouton, qui sont des blocs de bois dont la forme est celle d'une sphère applatie, et dont le diametre est celui d'une grosse poulie; (fig. 3 et 87, M.) Chaque cap de mouton, *dead eye*, est percé perpendiculairement à ses faces de trois trous placés triangulairement, et chacun porte sur son épaisseur une cannelure propre à recevoir un cordage ou une bande de fer qui sert à le fixer dans une position déterminée, pour en faciliter l'usage. Lorsqu'une bande de fer ceint un cap de mouton, alors il est nommé ferré; quelquefois cette bande est armée d'un croc et quelquefois en se prolongeant elle forme une queue telle qu'on la voit. (fig. A. M.). Ces caps de mouton sont employés pour faciliter la tension des haubans qui sont destinés à maintenir les bas-mâts d'un vaisseau. La fig. (87, M.) fait connoître comment un hauban *eu*, qui embrasse la tête d'un mât par l'œillet *au*, et qui par son extrémité *e*

Digitized by Google

entoure un cap de mouton, peut être roidi ou ridé par le rapprochement forcé de ce cap de mouton et d'un autre cap de mouton *ce* qui est fixé au porte-hauban *b* d'un vaisseau (fig. 53, C.).

Capacité, s. f. Ce mot exprime quelquefois la contenance d'un vaisseau, ou la grandeur de l'espace intérieur dans lequel peuvent être rangés des objets de commerce ou d'approvisionnement, *bulk*; telle est la capacité de la cale, mais plus souvent il indique la solidité de sa carene, ou le volume d'eau qu'elle déplace lorsqu'il a reçu sa charge totale. L'ingénieur qui s'occupe du plan d'un vaisseau à construire, en détermine les formes sur des bases dont fait partie la capacité, *burthen or tonnage*, qu'il doit avoir, ou la charge qu'il doit porter. — C'est dans ce sens qu'on dit d'un vaisseau qu'il a de grandes capacités, *full built ship;* et il manque de capacité, lorsqu'on reconnoît qu'il plongeroit à une trop grande profondeur, si on le chargeoit de tout ce que sa destination exige, ou de tout ce qui est porté ordinairement par des bâtimens du même rang ou de dimensions égales.

Cape, s. f. Etat d'un vaisseau, qui, dans une grosse mer et par un vent contraire ou forcé, porte peu de voiles déployées, et ne les présente que tres-obliquement à l'impulsion du vent régnant, afin de faire le moins de chemin possible. Lorsque les circonstances obligent un vaisseau de mettre à la cape, *a hull*, il le fait suivant ses qualités de différentes manières. On le fait courir ou sous la grande-voile et le petit foc, *to lye a try under the main sail*, ou sous la grande-voile d'étai et le petit foc, ou sous la misaine et le petit foc, ou sous l'artimon et le petit foc, *to lye a try under a mizen*, ou enfin sous la voile d'étai, d'artimon et le petit foc; *to try under the N sail.* — Etre dans cet état, c'est être à la cape, *to bring to;* et ne pas en changer au milieu d'une tempête, c'est tenir à la cape, *to lye to in a storm.* — Enfin, dans une tempête de la plus grande violence, les vaisseaux quelquefois n'ont aucune voile déployée, et comme alors le vent exerce son action sur le gréement seul, c'est-à-dire; sur les mâts, les vergues et les cordages, c'est être à la cape à sec, *a hull* ou courir à mâts et à cordes, *under bare poles.* Si dans cette situation dangereuse on fait servir quelquefois une voile, c'est uniquement pour rendre le vaisseau sensible à son gouvernail, pour diminuer la vivacité des roulis, et présenter le côté du vaisseau plus obliquement au choc des vagues élevées qui viennent l'assaillir.

Capéer, v. n. *To try.* Etre à la cape, *to bring to;* naviguer sous une cape quelconque. — Tel vaisseau capée bien, ou se comporte parfaitement à cette allure, lorsque ses mouvemens de roulis et de tangage, ou d'oscillation, sont modérés, réguliers, et lorsqu'il ne fait pas des auloffées ou des arrivées trop étendues et trop rapides; *to be easy when lying to; to lye to well.*

Capelage, s. m. *Shrouds and other riggings at the mast head.*

Digitized by Google

Des haubans, des étais, et d'autres cordages, embrassent la tête d'un mât, soit pour le saisir et le maintenir dans une situation déterminée, soit pour un objet quelconque; et comme ils l'entourent par une boucle *a u* (fig. 87, M.) ou en se repliant sur eux-mêmes (fig. 72), l'assemblage de toutes ces boucles porte le nom de capelage. — Un capelage est bien fait, bien dégagé, lorsque tous les tours de cordage qui passent autour de la tête d'un mât, les uns par-dessus les autres, sont pressés, serrés, et réduits au plus petit volume possible.

Capeler, v. a. C'est en général passer une boucle, un œillet, une bague, dans tout objet, propre à les recevoir, comme le bout d'un mât, d'une vergue, d'un bout-dehors, etc. — Un hauban tel que *a u e* (fig. 87 M). est capelé au ton d'un mât lorsqu'il l'embrasse par le moyen de l'œillet *au*. — Un étai est capelé, lorsque par une de ses extrêmités il entoure la tête d'un mât (fig. 72.), et s'y trouve fixé par le moyen d'un anneau qu'il forme en se repliant sur lui-même. — C'est dans le même sens qu'on dit des poulies estropées, telles que celles representées (fig. 25. 26. 38. M.) qu'elles sont ou peuvent être capelées. On voit en *b* (fig. 78.) une poulie semblable à celle de la fig. (38), et qui est capelée au bout d'une vergue. — Le marche-pied d'une vergue *ad* (fig. 42) est formé de deux cordages *ab* et *cd* dont chacun est capelé à chaque bout de vergue en *a* et *d*, parce que chacun est terminé en *a* ou *d* par un anneau dans lequel passe l'extrêmité de la vergue. — C'est en donnant de l'extension à la signification de ce mot qu'on dit encore capeler une hune *r m t u*, (fig. 43. A.). Lorsque dans un vaisseau on est occupé de l'arrangement de ses cordages, de ses poulies, on dit souvent que ce vaisseau capele ou qu'il est à capeler, *to fix the shrouds on the mast head.*

Capitaine, s. m. *Captain.* Titre de toute personne qui commande un bâtiment de mer d'une certaine grandeur. Dans la marine de l'État, le titre de capitaine de vaisseau, *captain of a man of war,* désigne un grade militaire. On distinguoit autrefois des capitaines de frégates, de brulots, de flute, qui avoient aussi des rangs particuliers dans la hiérarchie des officiers de marine. Le grade d'un capitaine de vaisseau est correspondant à celui de colonel dans l'armée de terre, et l'officier qui en est revêtu, en porte les marques distinctives quoiqu'il ne soit pas employé dans les fonctions indiquées par son nom. Le rang des capitaines de frégate étoit après celui des capitaines de vaisseau.—Les capitaines de brulot, *captain of a fire ship,* avaient le rang de capitaines d'infanterie, ceux de flûte, *captain of a store ship,* le rang de sous-lieutenant d'infanterie, et parmi ces officiers il y en avoit qui, malgré leur nom, n'avoient jamais commandé ni frégate, ni brulot, ni flûte. — A bord des vaisseaux, on distingue quelquefois des capitaines-commandans, des capitaines en second et des capitaines de pavillon, *captains of a flag.* Les premiers ont le commandement d'un vaisseau, les seconds sont destinés à remplacer au besoin les

Digitized by Google

capitaines commandans, et les capitaines de pavillon sont ceux qui commandent effectivement un vaisseau sous les ordres d'un officier général qui, monté sur le même bâtiment, est chargé du commandement d'une escadre ou d'une armée navale. — Dans un port il y a un capitaine de vaisseau et de port, *master attendant*. Il a le grade des autres capitaines de vaisseaux, et ses fonctions particulières sont de diriger toutes les opérations relatives à l'amarrage, au démarrage, au carenage, à la mise à l'eau, des vaisseaux, ainsi que de veiller sur plusieurs autres travaux qui s'exécutent dans les ports. — Il y a aussi des capitaines d'armes, *masters at arms*, qui sont des officiers d'un grade inférieur, chargés à bords des vaisseaux du soin et de la distribution des petites armes à feu, ainsi que des armes blanches. — Dans le commerce, on donne le titre de capitaine marchand, à tout homme qui l'a reçu du tribunal de l'amirauté, après l'examen de ses talens pour le commandement d'un bâtiment de mer. — Le premier des mousses d'un vaisseau porte aussi le nom de capitaine des mousses.

Capon. s. f. *Cat.* Assemblage de cordage, de rouets, et de poulie, employé à élever et à soutenir une ancre qui est pendante sous le bossoir d'un vaisseau. La fig. (10. M.) présente une poulie de capon *B* à laquelle est suspendue l'ancre *tc*, et plusieurs tours d'un cordage qui passe dans cette poulie, ainsi que sur des rouets encastrés dans l'épaisseur du bossoir *An*. Cet appareil est mis en action, dès qu'une ancre tirée par son cable *q* du fond de la mer, est parvenue à sa surface. Son arganeau est alors saisi par le croc de la poulie de capon *B*, qui contient trois rouets, et ensuite par un cordage nommé garant de capon, qui, passant successivement, sur ces rouets et sur ceux qui sont logés dans les mortaises de la tête *n* du bossoir *A*, sert, à l'aide du cabestan, à élever l'ancre jusqu'à ce qu'elle touche le bossoir.

Caponner. v. a. *To cat.* On caponne une ancre à bord d'un vaisseau lorsqu'après avoir accroché son arganeau à la poulie de capon, on l'éleve jusqu'auprès du bossoir afin qu'on puisse ensuite la traverser plus facilement ou la ranger le long des porte-haubans de misaine. (Voy. Capon).

Capot. s. m. Capuchon. On donne ce nom à un bâti de charpente dont en recouvre l'ouverture d'un escalier à bord d'un vaisseau, de là vient le nom de capot d'échelle, *hood or companion*. Une espèce de redingotte qui porte un capuchon porte aussi le nom de capot de matelot. — On dit d'un vaisseau qu'il a fait capot, *to cant or over set*, lorsque flottant librement, il a été renversé sans-dessus-dessous. La force du vent sur des voiles déployées inconsidérémment, ou d'autres puissances accidentelles font quelquefois faire capot à un bâtiment.

Capoter, v. n. *To cant or over set.* Se renverser du haut en bas. C'est

Digitized by Google

faire capot. (Voy. ce mot.) — Un vaisseau capote sous l'effort d'un grain ou par quelqu'autre accident.

CAPUCHON. s. m. Les couvertures qu'on place, à bord d'un vaisseau, au-dessus du cabestan, ou de l'habitacle, ou d'une cheminée, reçoivent le nom de capuchon. On donne aussi le même nom à ce que d'autres désignent par capot d'échelle. (Voy. Capot). — Enfin, dans l'atelier de la garniture, on recouvre l'extrémité de certains cordages, avec un morceau de toile goudronnée et taillé sous la forme d'une croix de malthe, et cette enveloppe est connue sous le nom de capuchon, *whipping*.

CAPUCINE. s. f. *Standard*. Piece de bois de forme angulaire ; ou forte courbe qui sert à lier l'éperon avec l'étrave d'un vaisseau. La courbe *k* (fig. 56. C.) peut donner une idée de sa figure ; et on peut la distinguer (fig. 1. P.) dans la place qu'elle occupe. Une de ses branches qui s'élève sous le beaupré, en s'appliquant contre la face extérieure de l'étrave, se recourbe en crochet dans son extrémité supérieure, tandis que l'autre branche placée dans le plan diamétral du vaisseau s'étend sur le contour intérieur *ab*. Celle-ci peut être aisément distinguée dans la figure parce que son bord supérieur est représenté par une ligne courbe ponctuée. — On donne aussi le nom de capucine de pont, *standard knee*, à d'autres courbes verticales, de bois ou de fer, qui servent à établir une liaison particulière entre le plancher ou le pont d'un vaisseau et sa muraille, lorsque ces parties commencent à se désunir. Ces courbes placées verticalement, ont une branche qui s'étend sur les bordages du pont, tandis que l'autre se prolonge sur le vaigrage ou le revêtement intérieur de la muraille du vaisseau ; et l'une et l'autre sont liées étroitement au corps du bâtiment.

CARABINÉ. adj. On dit d'une brise qu'elle est carabinée lorsqu'elle a un degré de force considérable et extraordinaire. (Voy. Brise.)

CARACORE. s. f. Espèce de galère, en usage aux Indes et sur-tout dans les Moluques.

CARAMOUSSAL. s. m. Bâtiment marchand, en usage dans la marine turque. Il n'a qu'un mât d'artimon, un grand mât et un beaupré, et sa forme est remarquable par la grande élévation de sa poupe.

CARANGUER. v. n. Aller et venir sans avancer vers un but proposé. Un vaisseau est à caranguer, lorsqu'il est forcé d'être à la cape et de courir successivement des bordées opposées, dans des mers fatiguantes, et dans un même parage, sans pouvoir faire la route qu'il doit faire pour se rendre au terme d'un voyage.

CARAQUE. s. f. Gros bâtiment de charge ainsi nommé par les Portuguais.

CARAVELLE. s. f. Les Portuguais donnent ce nom à des bâtimens qui sont gréés, en voiles triangulaires, et d'une grandeur moyenne ; les Turcs nomment aussi caravelles leurs grands bâtimens de mer.

Digitized by Google

CARCASSE. s. f. *Carcass*, squelette d'un vaisseau. C'est l'assemblage de toutes les pièces principales qui réunies composent le corps d'un bâtiment de mer, et qui ne sont recouvertes d'aucune enveloppe extérieure ni intérieure. La fig. (39. C.) donne une idée d'une telle carcasse, et cet état est celui d'un vaisseau, à une certaine époque de sa construction, ou à l'époque la plus voisine de sa destruction totale. Le même nom indique donc, ou que ce squelette n'a pas encore reçu de revêtement, ou que le temps, les accidens, la mer, les hommes l'en ont dépouillé.

CARCASSIÈRE. s. f. On donne quelquefois ce nom à un petit bâtiment qui est plus connu par celui de chaloupe canonnière. (Voy. ce mot).

CARENAGE. s. m. Opération qui a pour objet de carener un bâtiment. (Voy. Carener). — Quelquefois ce mot exprime l'ouvrage fait dans cette même opération. — Enfin, le lieu ou cette opération s'exécute habituellement reçoit aussi le nom de carenage; *careening place*; ou lieu du carenage.

CARENE. s. f. Ce mot désigne, suivant les circonstances, ou la partie submergée d'un vaisseau, ou une certaine opération, essentielle à la conservation de cette même partie. Si on compare le vaisseau, représenté dans toute sa grandeur (fig. 1. P.), avec ce même vaisseau (fig. 1, 2, 3. A.) on doit distinguer aisément la partie qui s'enfonce sous l'eau lorsqu'il est flottant et entièrement chargé, et c'est cette portion de son volume qui est nommée carène, *out-side of a ship's bottom*. Sa solidité annonce tout le poids du bâtiment; et sa forme, ses belles qualités ainsi que ses défauts. — Donner une carène à un vaisseau, *to careen*, c'est chauffer la surface extérieure de cette partie qui est ordinairement submergée pour brûler le vieil enduit dont elle est recouverte, ensuite réparer le calfatage altéré, étendre du brai chaud sur les coutures, et enduire tous ces contours d'un nouveau courai. L'objet de cette opération est d'assurer; le salut du bâtiment, et toute la vîtesse qu'il est susceptible de prendre, en raison de sa forme sous l'impulsion d'une puissance déterminée. — Lorsque cette opération n'embrasse que les douze premières suites de bordages, ou les douze virures qui sont placées immédiatement au-dessous de la flottaison, le vaisseau ne reçoit qu'une demi-carène, *boot topping*, *parliament heel;* et lorsque ce travail doit être exécuté sur un bâtiment flottant, on commence par le coucher sur le côté, c'est-à-dire, qu'on l'abat, ou qu'on le vire en quille lorsqu'il doit recevoir un carène entière *a thorough careen;* (voy. Virer et Abattre.) et pendant la durée de cette opération, on dit d'un vaisseau qu'il est en carène.

CARENER. v. a. *To careen*. Donner une carène à un bâtiment, c'est le carèner. (Voy. Carène.) Si cette opération se fait sur un vaisseau flottant, c'est carèner sur l'eau, *to careen :* mais si le bâtiment est à sec dans un bassin, c'est carèner dans un bassin, *to dock a ship*.

Digitized by Google

Caret (fil de-). *Rope yarn*. Nom des fils qui entrent dans la composition des cordages employés dans la marine. On donne ordinairement cinq lignes de grosseur à un fil de cette espèce lorsqu'il est fait avec du chanvre du premier brin, et six lignes si le chanvre est du second brin. — Dans les corderies des ports de Sa Majesté, ce fil est goudronné aussi-tôt qu'il est fait et on le roule sur de grands tourets ou dévidoirs pour le conserver jusqu'au moment du besoin. Il sert à former toutes sortes de cordages ainsi que des sangles, des erses, des garcettes, des rabans, etc.

Cargaison. s. f. *Cargo*. Assemblage de tous les objets qu'un bâtiment est destiné à transporter d'un lieu dans un autre. Les bâtimens du commerce sont faits pour porter toujours une certaine cargaison; mais les vaisseaux de l'Etat ne sont ordinairement chargés que d'artillerie et d'objets d'approvisionnement; à moins que par une destination particulière ils ne soient employés extraordinairement à rendre au commerce de France quelques services, nécessités par les circonstances.

Cargue. s. f. *Brail*. Nom général de tout cordage employé à retrousser les voiles, ou à les relever, auprès des vergues auxquelles elles sont attachées. — Les cargues sont distinguées par le nom des voiles qui en sont garnies; c'est pourquoi, il y a dans un vaisseau les cargues de la grand-voile, de la misaine, de l'artimon, des huniers, des perroquets. — Leur position, relativement au vent, les fait désigner aussi par les noms de cargues du vent et cargues de sous le vent; et selon leur place à l'avant ou à l'arrière d'un bâtiment, elles sont des cargues de l'avant ou de l'arrière. — Destinées à retrousser une voile pour la soustraire à l'impulsion du vent, elles sont distribuées sur différens points du contour d'une voile afin que cette manœuvre s'exécute rapidement, et réduise la voile carguée au plus petit volume possible; et chaque cargue d'une même voile reçoit un nom particulier suivant le lieu auquel elle correspond. Il y a par conséquent des cargue-fonds, des cargue-points, et des cargue-boulines, parce que ces cordages tiennent à la ralingue de bordure, aux points inférieurs, et aux pattes de bouline attachées sur la ralingue latérale des voiles. — Si on considère la voile représentée (fig. 55. M.) on voit les points tels que *q* et *z* de la bordure sur lesquels sont attachées, *bunt-lines*, les cargue-fonds. C'est aux coins *c* et *d* que sont fixées les cargue-points, *clue lines*, et les cargue-boulines, *leech-lines*, tiennent aux pattes telles que *n* sur chaque côté de la voile. On peut reconnoître plusieurs de ces cargues dans la fig. (1. A.). On y distingue surtout les cargues de la voile d'artimon qui, attachées sur le bord extérieur de cette voile, servent à la replier en même-temps, et contre sa vergue et contre le mât. On peut y remarquer aussi la position des cargue-points des basses voiles, *clue garnets*, ainsi que celles des voiles hautes. — La grande largeur des basses voiles d'un vaisseau oblige,

Digitized by Google

dans certaines circonstances, d'ajouter, pour les retrousser en plus petit volume auprès de leurs vergues, d'autres cargues supplémentaires nommées fausses cargues, *spilling lines*. Certains cordages employés pour relever un peu la ralingue de fond d'une basse voile sont nommées cargues-à-vue, *Slab-lines*. Retrousser une voile à l'aide des cordages dont on vient de parler, c'est la remettre sur ses cargues, et dans cet état, on dit qu'elle est sur ses cargues. — Il y a aussi des cargues-bas, *down haul tackle*, ou calebas, qui sont des cordages employés à abaisser un objet élevé que le frottement ou toute autre cause empêche de descendre. La raison contraire fait employer aussi quelquefois des cargue-haut, *parel haliard*, pour faciliter l'ascension de certaines vergues, en soulevant leur racage, et en diminuant tout frottement qui s'opposeroit à ce mouvement.

Carguer. v. a. *To brail up, or haul up in the brails; to clue up.* C'est retrousser une voile en partie, ou en entier auprès de la vergue qui la porte, en faisant agir ou des cargues séparées, ou toutes les cargues ensemble. — Un vaisseau cargue, lorsqu'il retrousse toutes ses voiles déployées; mais lorsque cette opération ne porte que sur la grand-voile ou l'artimon ou quelqu'autre voile particulière, il est dit carguer sa grand-voile, *to hale up the main sail*, son artimon, *to hale up the mizen;* ou telle autre voile déterminée. — Si on ne retrousse que le coin inférieur d'une voile, alors c'est carguer le point de cette voile, comme dans le cas où le vent se dirige dans la hanche d'un vaisseau, on cargue le point du vent de la grand-voile afin qu'il puisse agir librement sur la surface entière de la voile de misaine déployée.

Carlingue. s. f. 1°. C'est le nom d'une suite de planches épaisses, qui, placées l'une au bout de l'autre, dans la direction de la quille et au-dessus d'elle, croisent dans leur cours tous les couples d'un vaisseau, en passant sur le milieu des varangues qu'elles embrassent par une entaille de quelques pouces, *kelson*. Une ligne ponctuée (fig. 1. P.) qui se prolonge depuis l'étrave jusqu'auprès de *D* en passant sous les points *M*, *E*, 2, *H*, indique la position de cette carlingue; et la fig. (80. C.) qui en représente une portion avec ses adents, annonce que cette pièce établit une très-grande liaison entre les côtes ou les membres de la carcasse (fig. 39.) d'un vaisseau avec lesquels elle est chevillée; 2°. on donne aussi le nom de carlingue, *step*, à des bâtis en bois qu'on construit dans un vaisseau pour contenir le pied de ses mâts ou de son cabestan. On voit en *M* et en *z* (fig. 1, P.) le lieu où s'appuient sur la carlingue d'un vaisseau et le pied du mât de misaine et celui du grand mât. La fig. (54. C.) présente le plan horisontal de l'assemblage des pièces de charpente qui composent la carlingue de chacun de ces mâts; et la fig. (47.) est la coupe verticale d'une telle carlingue. On doit croire que cet assemblage, qui n'a reçu le nom de carlingue de mât, que parce que les pièces composantes

Digitized by Google

sont en partie établies et fixées sur la carlingue des vaisseaux ; ainsi c'est par extension qu'on a encore donné le même nom de carlingue, *step*, aux pièces de bois sur lesquelles reposent le pied du mât d'artimon et celui du cabestan. La fig. (12. P.) présente en *h* et en *g* leurs carlingues particulières qui sont formées simplement par des billots fixés sur les baux du premier pont, et excavés pour le recevoir. — Les mâts principaux des bâtimens de commerce n'ont souvent pour carlingue que de pareils billots.

Carnal. s. m. Nom de l'extrémité inférieure d'une antenne; il pourroit devenir celui du gros bout de la vergue d'artimon d'un vaisseau, parce que la position en est la même, et qu'il n'a pas de dénomination particulière.

Caronade. s. f. Canon gros et court, et moins lourd que les canons ordinaires relativement au poids du boulet dont il est chargé. S'il présente l'avantage d'un grand calibre, réuni à la légèreté de la pièce, il n'a pas celui d'une portée aussi étendue qu'on l'obtient des canons dont on fait plus généralement usage à bord des vaisseaux.

Carré. s. m. *Slegde*. Espèce de charriot en usage dans les corderies, et qui fait partie de l'appareil nécessaire pour le commettage des cordages. C'est un assemblage de planches qui a une forme rectangulaire, à l'extrémité duquel sont élevés deux montans verticaux qui sont appuyés par des arcs-boutans. La tête de ces montans porte une planche percée d'un trou pour le passage d'une manivelle horisontale au bout de laquelle sont attachées les extrémités de tous les torons qui entrent dans la composition du cordage qu'on s'occupe à commettre. — Comme dans le commettage ces torons, en se roulant les uns sur les autres, perdent nécessairement de leur longueur primitive, et que l'autre extrémité est attachée au plantage ou à de forts piliers verticaux qui sont fixés au bout de la corderie, le carré a été imaginé pour assortir le travail à ce raccourcissement. C'est pourquoi on fait traîner le carré sur le terrein de l'atelier, afin qu'il ne s'avance que graduellement vers le plantage à raison du raccourcissement qu'il sert à modérer, et on le charge de poids plus ou moins considérables, pour augmenter son frottement sur le terrein, ou afin qu'il ne cède que suivant certains rapports à la force de la tension ou de l'élasticité des torons commis. C'est à cet effet qu'un carré a quelquefois 7 à 8 pieds de longueur sur 3 de largeur, tandis que d'autres ont de moindres dimensions parce que leur étendue doit varier à raison de la grosseur des cordages qu'on fabrique.

Carreau. s. m. Dans un vaisseau, c'est le nom de la préceinte la plus élevée, et qui bordant extérieurement le sommet de sa muraille entre ses gaillards, s'étend à ses deux extrémités. On peut la reconnoître en *l R* (fig. 1. P.). (Voyez Préceinte) *waist rail*. — Dans un canot ou un bateau, c'est aussi pareillement une ceinture extérieure, *gunnel of a boat*, faite avec des planches plus fortes que les autres

Digitized by Google

bordages, et qui embrasse ces petits bâtimens dans tout le contour de leur bord supérieur. Lorsque l'inclinaison de ces bateaux est extrême, on exprime leur situation critique en disant qu'ils ont le carreau à l'eau, *to have gunnel to*.

Carrosse. s. m. *Canopy*. Assemblage de plusieurs chambres adossées les unes aux autres, et établies sur le milieu de la dunette d'un vaisseau, pour servir de logement à des officiers, et à des maîtres qui font partie de l'équipage. Ces chambres sont quelquefois au nombre de six, et c'est au milieu de l'espace *abcd* (fig. 6. P.) de la dunette ou entre *A* et *P* (fig. 1.) que cette charpente est élevée. — Qnelques personnes donnent le nom de carrosse à une espèce de charriot qui est en usage dans les corderies, mais les cordiers le désignent aussi sous le nom de traîne, et nous adoptons cette dernière dénomination. (Voy. Traîne).

Carrosser. v. n. C'est, dans le langage des marins de Normandie, forcer de voiles ou déployer toutes les voiles que les circonstances permettent d'exposer, sans danger, à l'impulsion du vent.

Cartahu. s. s. *Girth line*. Nom général de tout cordage qu'on fait, au besoin, passer dans une poulie pour servir, soit à élever, soit à abaisser un objet quelconque. Un cordage, par exemple, qui est placé à la tête d'un mât pour aider à porter de bas en haut un poids, une manœuvre, une hune, le bout d'un hauban ou d'un étai, est un cartahu. On voit, par conséquent, qu'il y a une foule d'occasions dans la marine où un cartahu est mis en usage. Quelquefois on y emploie un cordage ordinaire, et quelquefois aussi on se sert d'un cordage terminé en pointe ou en queue de rat.

Carte-marine. s. f. *Map of the sea, nautical chart*. Plans sur lesquels sont représentées des mers, des îles, et les côtes des continens. Entre ces cartes les unes portent le nom de cartes plates, *plain chart*; et les autres celui de cartes réduites, *mercator's chart*. Les premières représentent un espace peu étendu en latitude, et les dernières peuvent être le tableau de la plus grande partie du globe. Ce qui les distingue des cartes géographiques, c'est le parallélisme des méridiens, qui d'ailleurs y sont dessinés sous la forme d'autant de lignes droites, afin que toutes les routes des vaisseaux soient susceptibles d'y être représentées par des lignes droites dirigées comme les airs du vent sur lesquels elles peuvent avoir été courues. — Ensuite la différence des cartes plates aux cartes réduites, consiste en ce que dans les premières les degrés de latitude sont égaux à ceux de l'équateur, et ceux de longitude égaux à ceux du moyen parallèle de l'espace qu'elles représentent, tandis que dans les dernières, les degrés de longitude sont mesurés par des espaces égaux sur l'équateur de ces cartes, et les degrés de latitude augmentent en grandeur dans un rapport déterminé à leur distance au pôle. — Lorsque les échelles de ces cartes sont plus ou moins grandes, on dit que ces cartes sont à grands ou à petits points;

Digitized by Google

et tracer sur ces cartes la route donnée d'un vaisseau ou y tracer le point de son arrivée, c'est pointer la carte.

Carvelle. s. f. Nom distinctif de certains clous employés dans la marine. Leur longueur est de quatre pouces, leur plus grande épaisseur est de quatre lignes, et leur tête est carrée. — Il y a aussi des clous de double carvelle, de petite carvelle et de demi carvelle. (Voyez Clous.)

Casernet. s. m. Petit registre portatif qui est destiné à renfermer l'état des appels, et des journées des ouvriers employés dans un port, celui des consommations de matières, celui des ouvrages des scieurs de long, et plusieurs autres objets dont on est chargé de tenir et de rendre un compte exact.

Cassé. adj. On dit d'un vaisseau qu'il est cassé lorsqu'il a perdu sa forme primitive et que son avant et son arrière se sont abaissés à l'égard de sa partie moyenne. Sa quille, dans cet état, n'est plus dirigée suivant une ligne droite, mais au contraire elle semble brisée ou très-courbée, ce qui fait regarder un vaisseau comme cassé ou comme très-arqué. (Voyez Arqué.)

Casse-Tête. s. m. Rets, qui reçoit ce nom lorsqu'il est tendu horisontalement entre les bas-haubans du grand mât d'un vaisseau, et à une certaine hauteur, pour préserver les hommes, qui sont au-dessous, des effets dangereux de la chûte des poulies ou des cordages supérieurs qui peuvent être coupés dans le cours d'un combat.

Catacoi. s. m. (Voyez Perroquets royaux.)

Catimaron. s. m. *Catamaron.* Espèce de radeau, en usage pour la pêche, sur les côtes de Malabar et de Coromandel.

Catur *ou* Caturi. s. m. Vaisseau de guerre de Bantam.

Caveau. s. m. Dans un vaisseau de ligne, on donne le nom de caveau du capitaine, à un compartiment formé entre la grande-cale et la soute aux poudres. C'est *tu M* (fig. 15. P.) Cette espèce de cave occupe toute la largeur du vaisseau. Elle est destinée à contenir particulièrement toutes les provisions de bouche du commandant du vaisseau. Sa largeur excède peu la longueur ordinaire d'une barrique, et sa profondeur est égale, à la distance du faux-pont à la carlingue, ou à la hauteur de la cale.

Cayenne. s. f. Nom de certaines maisons, établies dans l'intérieur d'un port militaire, où est préparée la nourriture des équipages des vaisseaux en armement. Cette destination vient de ce qu'il n'est pas permis, par prudence, de faire du feu dans un bâtiment qui est dans l'enceinte d'un port. — Ce nom de cayenne est aussi donné quelquefois à des espèces de casernes où sont logés et nourris les matelots qui attendent un armement, ou qui ne sont pas encore distribués sur des vaisseaux en armement.

Ceintrage. s. m. Action de ceindre un vaisseau. — Ce mot exprime aussi l'assemblage des cordages qui servent à former, à un vaisseau,

Digitized by Google

vaisseau, une ceinture ferme et serrée ; cette ceinture s'étend toujours de la proue à la poupe.

Ceintre. s. m Le ceintre des chaloupes et canots, est un gros bourlet, formé avec des cordages, dont on entoure parallélement à la surface de l'eau et à la hauteur du plat-bord, l'avant de ces petits bâtimens, afin de les garantir de l'effet des chocs ou des abordages fréquens, auxquels ils sont exposés.

Ceintrer. v. a. *To frap a ship.* Ceindre un vaisseau par plusieurs tours de cable ou de grêlin, afin de retenir, liées entr'elles, les parties qui tendent à se séparer, et dont les coups de vent ou de grosses mers peuvent trop aisément produire la désunion. — Un vaisseau ceintre sur son cable, lorsque sa situation devient telle que le cable qui le retient, et qui est fortement tendu, se trouve placé sous sa carène et dirigé de l'écubier vers l'arrière où correspond alors l'ancre mouillée. Si dans cet état le vaisseau étoit chargé par le vent, ou par un courant qui augmenteroit à un degré extrême la tension du cable, alors il courroit risque d'être renversé suivant la position relative de ce cordage. — On dit aussi des préceintes d'un vaisseau ou des lisses, qu'elles sont trop ou trop peu ceintrées, lorsqu'elles ont reçu une courbure plus ou moins considérable dans le sens de leur longueur.

Ceinture. s. f. Les préceintes d'un bâtiment sont quelquefois nommées ses ceintures, *swifter.* (Voyez Préceintes). — On nomme ceinture de combat, un cordage suspendu horisontalement, à quelques pieds au-dessus de la surface de la mer, sur le contour extérieur d'un vaisseau, afin d'offrir une ressource, pour se sauver, aux hommes qui, pendant un combat, peuvent tomber dans l'eau.

Cercle. s. m. On distingue dans la marine certains cercles de fer par des noms qui indiquent leurs usages. — Des cercles de mât, *mast hoop*, et de vergue sont ceux qui servent à ceindre des mâts et des vergues qui sont d'assemblage ou de plusieurs pièces. Des cercles de cabestan, *capstern hoop*, de gouvernail, d'épontilles, *hoops of the stanchions,* sont ceux qui entourent leur tête pour servir de liaison. — Les hunes sont bordées d'une bande de fer platte et mince, nommée cercle de hune *top hoop*: il en est de même de l'étambrai du cabestan. — Les bout-dehors sont accolés aux vergues par des cerceaux nommés cercles de bout-dehors, *boom iron*, et qui ont la forme d'un 8. — Les pièces qui composent le jas d'une ancre sont liées ensemble par des bandes de fer qui les ceignent en divers points, et qui portent le nom de cercles de jas, quoique leur forme soit peu circulaire, *anchor stock hoop.* — On nomme aussi cercle pour amurer le foc, ce qui est nommé plus généralement racambeau, *lib iron.* — Enfin un instrument qui sert à déterminer les distances des astres ou celles de deux objets quelconques, porte le nom de cercle de réflexion, parce que le limbe est un cercle, et qu'il entre dans sa construction des miroirs employés à réfléchir les images des objets comparés. La

Digitized by Google

légéreté, la commodité et les avantages précieux et supérieurs de cet instrument, qui d'ailleurs est construit sur les mêmes principes qui ont fait imaginer les instrumens nommés octant ou sextant déjà adoptés, doivent le faire préférer généralement par les marins, soit parce que les observations deviennent indépendantes de l'erreur du parallélisme des miroirs, soit parce qu'elles peuvent être multipliées de manière à donner les résultats les plus exacts.

CHAINE. s. f. *Chain.* Ce mot, dont l'acception commune est conservée dans la marine, exprime différens objets selon les mots qu'on lui réunit. Des chaînes de haubans sont (fig. 51. C.) celles *mnrq* qui lient au corps d'un vaisseau les caps-de-mouton *t* auxquels aboutissent les extrémités des haubans d'un mât. On voit en *b* (fig. 53) une de ces chaines, *chains*, qui près du cap-de-mouton *c* repose sur le bord du porte hauban *b*, et dont le dernier anneau est fixé solidement sur la muraille du vaisseau près du mantelet *s*; enfin, la fig. (1. A.) donne une idée de la suite de ces chaînes correspondantes aux haubans de chaque bas-mât. Il y a aussi des chaînes de galhaubans, *back stay plates*, pour servir d'appui à ces manœuvres. — Le gouvernail est enchaîné au corps du vaisseau auquel il appartient, par deux longues et fortes chaînes de fer, nommées chaînes de gouvernail, qui sont destinées à le retenir, dans le seul cas où il sortiroit de sa place par un accident quelconque. C'est aussi pour maintenir les basses vergues dans leur place qu'on les suspend à leur mât respectif par des chaînes, nommées chaînes de vergue, *top chains*, elles empêchent leur chûte lorsque dans un combat leurs drisses viennent à être coupés. — Dans les cuisines de vaisseau on se sert de chaînes de chaudières ou de chaines qui assujétissent les chaudières et empêchent qu'elles ne soient renversées dans des mouvemens d'oscillation du bâtiment — Dans les ports militaires c'est par des chaînes, en partie, que les vaisseaux sont maintenus dans des places déterminées, et elles portent le nom de chaines d'amarrage. C'est aussi par des chaines nommées chaines de carêne, qu'on attache à un vaisseau, dans un port, les ras employés pendant qu'on chauffe sa carêne. — Des chaînes de mouillage, sont des chaines de fer qu'on lie par une extrémité à l'arganeau d'une ancre, lorsqu'elle doit être mouillée parmi des rochers au fond de la mer, et qui tiennent par l'autre extrémité au cable qui se rend dans le vaisseau. Ces chaînes portent seules ainsi sur les rochers, et résistent au frottement qui détruiroit promptement ce cable, si dans ces circonstances il étoit attaché immédiatement à l'ancre mouillée. — Les grapins d'abordage sont aussi terminés par des chaînes de fer, afin que dans un combat où ils sont employés à tenir deux vaisseaux accrochés, ces chaînes en assurent les effets, parce qu'elles ne peuvent être coupées par l'ennemi. — L'estacade avec laquelle on ferme à volonté l'entrée d'un port est nommée chaîne de port, *boom*. — Enfin on donne le nom de chaîne de rochers à une

Digitized by Google

suite continue de rochers que la mer recouvre, et qui s'élèvent au-dessus de l'eau, *redge or ledge of rocks*.

CHAISE-MARINE. s. f. Chaise inventée pour servir de siége à un observateur à bord d'un vaisseau, et propre à rendre sa position si indépendante des roulis et des tangages, qu'il puisse suivre aisément à l'aide d'une lunette le mouvement d'un astre tel que Jupiter. La perfection d'une telle chaise faciliteroit la détermination des longitudes par l'observation des éclipses des satellites.

CHALAN. s. m. *Lighter*. Bateau plat, de forme quadrangulaire, et qui s'enfonce peu profondément dans l'eau, quoiqu'il soit susceptible de porter une charge considérable. Il sert d'alège et on le met en mouvement avec des avirons. (Voyez Alège).

CHALOUPE. s. m. C'est communément un bateau ouvert ou non ponté, et le plus grand de ceux qui sont embarqués à bord d'un vaisseau pour son service particulier à la mer ou dans les rades; *long boat of a man of war*. Dans les temps favorables les chaloupes portent des voiles comme dans la fig. (20. V.) elles sont mues aussi au besoin par des avirons. On les emploie à faire des approvisionnemens d'eau et de bois, à mouiller et à lever des ancres, à charger et à décharger les vaisseaux. Lorsqu'on en fait usage pour la pêche ou pour faire une ronde, on les nomme chaloupes de pêche ou de ronde, *grand boat*. On les nomme chaloupes mâtées, *shallop*, et armées, lorsqu'elles sont garnies de leurs mâts, et lorsqu'elles portent un nombre d'hommes suffisant soit pour les manœuvrer, soit pour attaquer un ennemi et s'en défendre au besoin. — Un chaloupe double, *pinnace*, est différente de celles dont on vient de parler, en ce qu'elle est pontée d'une extrémité à l'autre. — On donne le nom de chaloupe canonnière à un bâtiment ponté, peu élevé au-dessus de l'eau, d'une longueur de cinquante pieds au moins, et qui porte un gros canon à chacune de ses extrémités. Elles sont, d'ailleurs, gréées en goëlettes, et peuvent être mues à l'aide du vent ou d'un certain nombre d'avirons. — Parmi les chaloupes propres au service des vaisseaux, il y en a dans le milieu desquelles on forme une espèce de puits qui est percé à travers l'épaisseur du fond de ces chaloupes, afin qu'il serve au passage de l'orin ou du cordage à l'aide duquel on tire un ancre du fond de l'eau. Quelques personnes préfèrent cette manière à celle de lever une ancre, en plaçant les puissances à l'extrémité arrière de ces foibles bateaux pour y exécuter une semblable opération. — Une chaloupe est bonne de nage lorsque, mue par des avirons, sa marche est légère et facile, et lorsqu'elle s'élève aisément au-dessus des lames. — On nomme chaloupe en botte, celle dont toutes les parties préparées et réunies en faisceau peuvent être rassemblées au besoin, pour composer un petit bâtiment de cette espèce. Enfin on donne le nom de chaloupe biscayenne à un petit bâ-

Digitized by Google

timent gréé en chasse-marée, et qui souvent n'a qu'un petit compartiment au milieu, sous lequel on peut trouver un abri.

CHAMBRAGE s. m. Assemblage de charpente, établi dans un vaisseau autour du mât de beaupré pour maintenir ce mât dans la position qui lui est assignée; *bow sprit bitts.* On voit en H (fig. 22. C) comment le beaupré *ab* est contenu dans sa place, par des flasques et des montans qui sont de nouveau représentés séparément (fig. 38. A.)

CHAMBRE s. f. *Cabbin.* Il y a dans un vaisseau comme dans une maison à terre, des chambres de parade et d'autres à coucher. Elles sont toutes placées à l'arrière du mât d'artimon. — Une grande chambre termine le 2e. pont d'un vaisseau de 74 et sert à l'état-major, de salle à manger. Au-dessus de celle-ci, est la chambre de conseil qui est une salle de compagnie. Elle est moins vaste que la première; elle occupe l'extrémité du gaillard d'arrière, et elle communique par deux portes à une galerie extérieure qui orne ordinairement la poupe d'un vaisseau. On voit (fig. 1. P.) le lieu *Rs* de la grand-chambre, *ward room or great cabbin*, le lieu *Rp* de la chambre de conseil, *coach or round house;* et *Rgo* la coupe verticale de la galerie. Cette dernière chambre est précédée par d'autres plus étroites et moins longues qui sont adossées à la muraille du vaisseau et distribuées également de chaque côté du mât d'artimon sous la dunette *pq*. Ces dernières ne sont que des chambres à coucher, *cabbins;* et il y en a quelquefois d'autres au-dessus de la dunette lorsqu'on y construit un carosse. — Dans les canots et chaloupes, on donne par extension le nom de chambre, *stern sheat*, à un petit retranchement découvert à leur arrière, qui est entouré de bancs destinés à servir de sièges. On le nomme quelquefois généralement chambre d'embarcation, *stern sheats of a boat.* — Dans les ports, on donne le nom de chambre d'assurance, à un lieu où s'assemblent les négocians dont le genre de commerce, est d'assurer, des vaisseaux, les marchandises qu'ils transportent, et tous les objets exposés aux risques de la mer.

CHAMBRIÈRE. s. f. Dans un vaisseau, c'est une forte tresse en corde, qu'on attache aux haubans des bas-mâts, pour servir à relever et à soutenir les écoutes et les amures pendantes des basses voiles. Cette tresse est terminée d'un côté par une boucle, et de l'autre par un bouton ou cul de porc, ce qui la rend facile à placer et à déplacer suivant les circonstances. — Dans l'atelier de la mâture, on se sert de chambrières ou de crampes à chambrières. Ce sont des barres de fer coudées en équerre à chaque extrémité, et de manière que ces coudes, d'ailleurs pointus, sont placés dans des plans perpendiculaires l'un à l'autre. Ces crampes ou chambrières sont employées à maintenir un mât, qui est couché sur des tins, dans une situation convenable aux ouvriers qui travaillent à lui donner sa forme et ses dimensions. Une pointe de la chambrière

Digitized by Google

est, à cet effet, enfoncée dans l'épaisseur du mât, tandis que l'autre est fixée dans quelques parties du chantier qui supporte ce mât.

CHAMEAU. s. m. Corps flottant et vide, qui est construit exprès pour être réuni à un autre bâtiment afin de le soulever et d'empêcher qu'il ne s'enfonce dans l'eau autant que l'exigent et sa forme et son poids. C'est pourquoi on donne à un chameau et un grand volume et sur une de ses faces, la figure approchée des parties du vaisseau sous lesquelles il doit être appliqué pour produire l'effet qu'on veut en obtenir. On s'en sert, soit pour faire passer un bâtiment dans un lieu où la mer n'a pas une profondeur suffisante, soit pour le faire entrer dans un bassin dont le fond est trop élevé, ou pour en faciliter la sortie. C'est en l'emplissant ou en le vidant plus ou moins d'eau, qu'on lui fait produire un effet quelconque et qu'on le place ou déplace à volonté.

CHAMPAN. s. m. Petit bâtiment propre à naviguer sur des rivières, pour le transport ou de passagers ou de marchandises. Il est en usage à la Chine et au Japon.

CHANDELIER. s. m. *Crotche*, support de fer. Les chandeliers sont multipliés dans un vaisseau, et ils servent à soutenir des fanaux de poupe ou de hune, des pierriers, des gardes-fous, des lisses, etc. ce qui les fait distinguer par des noms analogues de chandeliers de poupe, de hune, de pierriers, de lisse, d'échelle, de gui, et d'espingole. Il y a des chandeliers de bastingage, *crotches for netting*, qui sont deux montans de fer placés sur le bord extérieur des passe-avans. Ils portent une branche coudée et en fer qui tourne autour de chaque montant, et qui sert à maintenir les diverses parties du bastingage.—On nomme chandeliers d'échelle, *stanchions*, deux montans de fer qui sont fixés verticalement sur le bord extérieur des passe-avans d'un vaisseau au sommet de l'escalier (figure 1, A.) par lequel on monte à bord; ils servent d'appui à deux cordages nommés *tire-veille*, à l'aide desquels on monte et on descend avec plus de sûreté l'escalier ou l'échelle extérieure dont on vient de parler. — Dans les canots et chaloupes, il y a des chandeliers de quatre-pieds de hauteur, dont la tête fourchue sert à maintenir et à soutenir les mâts et voiles abattus de ces bâtimens, pendant le temps où on fait usage des avirons. Enfin dans les bâtimens où on se sert d'une bome, il y a des chandeliers de gui sur les extrémités du couronnement pour servir de support à cette vergue.

CHANGEMENT. s. m. Mutation ou variation. Si la direction du vent varie, c'est un changement de vent —Si un vaisseau après avoir fait une route, s'avance sur une direction différente, il y a changement de route.—Lorsqu'à bord d'un vaisseau, les officiers ou les gens de l'équipage, cessent de faire le service périodique de veiller à la garde et à la conduite du bâtiment, pour être remplacés dans les mêmes soins par d'autres officiers et d'autres gens du même équipage, cette mutation est un changement de quart. Lorsqu'un vaisseau a eu ses voiles amu-

Digitized by Google

rées sur un côté et qu'on vient à les amurer sur le côté opposé, il y a un changement d'amure.

CHANGER. v. a. 1°. C'est très-souvent mettre à gauche ce qui est à droite et réciproquement, et cette définition convient pour l'intelligence des phrases suivantes, changer la barre du gouvernail, *to shift the helm*; changer d'amures, ou les amures des voiles, *to change the tack*; changer l'écoute des focs ou des voiles d'étai, *to shift over the jibb and stay sail sheet.* — 2°. C'est déplacer une chose pour la remplacer par une autre, comme quand on dit changer un mât, une vergue; changer des manœuvres ou des cordages ou des voiles; changer une vergue, etc. — 3°. C'est varier la position d'un objet. On change ainsi un vaisseau de place, *to shift a ship*, on change son arrimage; *to rummage the hold.* — Le mot changer est pris aussi dans d'autres acceptions. On change les voiles d'un vaisseau, lorsque le vent frappant sur une de leurs faces (fig. 6. V.), on leur fait présenter la face opposée à son impulsion. C'est ainsi qu'on change l'artimon, *to change the mizen* ou la brigantine, *to gybe,* ou les huniers ou les voiles de l'avant, *to have all hale.* — On change le quart, *to set the watch*, en faisant remplacer, dans le soin de la garde et de la conduite d'un bâtiment, ceux qui ont fait le service ou le quart pendant un temps déterminé, par d'autres personnes qui doivent après eux remplir les mêmes fonctions. — Un vaisseau change de bord ou de bordée, *to veer or tack about*, lorsqu'après avoir présenté un côté au vent, on le fait tourner sur lui-même pour recevoir l'impulsion du vent du côté opposé. — Un vaisseau change de route, lorsqu'il dirige sa route sur un air de vent différent de celui qu'il suivoit précédemment; *to lade the head the other way;* et il change de N quarts ou le vent change de N quarts, *to shift N points*, lorsqu'une nouvelle direction de sa vitesse fait un angle de N quarts ou de N fois 11°. 15°. avec la direction précédente de cette même vitesse.

CHANTER. v. n. *To song.* C'est faire certains cris de convention, pour donner le signal de l'instant où plusieurs hommes, employés à une même opération, doivent réunir leurs efforts et agir tous ensemble. — La manière de chanter ou le cri de convention est variable suivant les chanteurs.

CHANTEUR. s. m. Ouvrier qui, agissant concurremment avec d'autres, leur donne le signal, par un cri de convention, du moment où ils doivent déployer ensemble toutes leurs forces, pour produire par leur réunion, un effet déterminé, qui exige non seulement toutes ces puissances, mais aussi leur concours simultané.

CHANTIER. s. m. Ce mot a diverses acceptions : 1°. c'est l'espace ou le champ sur lequel on prépare les pièces qui doivent composer un vaisseau, et il est nommé chantier de construction, *shipwright's yard :* 2°. on donne ce nom aux piles de bois sur lesquelles repose un vaisseau pendant sa construction, *stocks;* de là vient que, dans cet

Digitized by Google

état, un vaisseau est dit être sur les chantiers, *on the stocks*.. 3°. Dans les ports on donne le nom de chantiers, à plusieurs ateliers où des pièces de bois sont travaillées pour différens ouvrages : 4°. l'espace sur lequel on arrange dans un port les bois propres à être employés à la construction des bâtimens de mer, porte aussi le nom de chantier des bois de construction, *timber yard* : 5°. le lieu qui, dans un port, est uniquement destiné aux travaux qu'exige la construction des canots et des chaloupes, reçoit par cette raison le nom de chantier des canots et chaloupes : 6°. dans un vaisseau, on nomme chantier de chaloupe et canot, *scantlings*, une espèce de berceau sur lequel sont placés ces bateaux, de manière qu'ils ne puissent être déplacés quelque soit l'agitation de la mer : 7° on nomme quelquefois chantier à commettre, dans une corderie, ce qui est nommé plantage dans un autre. (Voy. Plantage). 8°. Comme dans un port il y a des chantiers où sont travaillées des pièces de bois, et des ateliers où d'autres ouvriers s'occupent d'autres travaux de différens genres, on nomme commissaire des chantiers et ateliers, l'officier d'administration, qui tient la matricule des ouvriers, qui dresse les rôles des paiemens de leurs journées, etc. : 9°. enfin on dit d'une pièce de bois, qu'elle est en chantier, lorsqu'elle est sous la main de l'ouvrier qui lui donne la forme exigée par sa destination.

Chantournage. s. m. Art de chantourner une pièce de bois, c'est-à-dire, de donner à cette pièce, lorsqu'elle n'a qu'une seule face travaillée et bien déterminée, la forme que doivent avoir ses autres faces relativement à la première.

Chantourner. v. a. Un charpentier est-il chargé de tailler une pièce de bois de manière qu'elle convienne à la place qu'elle doit occuper, par exemple, dans un vaisseau? il ne connoît ordinairement que le contour ou le modèle du contour d'une des arètes principales de cette pièce, ainsi que les angles que doivent faire entre elles deux faces voisines de cette pièce quadrangulaire dont cette arrête est la section commune, et les épaisseurs que doit avoir cette pièce lorsqu'elle est parfaitement achevée. En conséquence, après avoir satisfait à ces premières directions, il lui reste encore à donner aux autres faces les diverses largeurs qu'elle doivent avoir, et conformer ces dernieres faces d'après les largeurs particulières qui leur sont assignées, c'est chantourner la pièce qui est ébauchée par les précédentes opérations, c'est en achever le travail et établir tous les rapports qui doivent régner entre ses dimensions dans tous les points de son étendue.

Chape. s. f. Dans une boussole, c'est un petit cône creux de cuivre, dans le fond duquel on place souvent et à son sommet une petite pierre d'agathe. Cette chape est fixée au milieu de la longueur d'une aiguille aimantée qui est percée pour la recevoir, et c'est par elle que cette aiguille repose sur un pivot vertical autour duquel ses

Digitized by Google

mouvemens deviennent ainsi parfaitement libres. — Dans une corderie de marine, on nomme chape de traîne, une traverse qui croise les montans de la traîne, et qui sert à porter les palonnes dont l'usage est indiqué au mot Palonne. — Dans une gabarre ou dans un gabarot, on donne le nom de chape, à une barre horisontale qui est placée à l'extrêmité quarrée de ces bateaux, afin qu'elle serve de repos aux bouts de quelques bordages extérieurs qui sont cloués sur une telle pièce. Comme les coupes verticales et transversales de ces bateaux ont la forme de quadrilatère, leur avant et leur arrière ne sont terminés que par des plans inclinés dont ces barres ou ces chapes sont les limites supérieures.

Chapeau. s. m. Dans un vaisseau on donne ce nom à la partie supérieure d'un bâti de charpente qui est établi verticalement pour servir de support à une petite cloche. — C'est aussi le nom de la cheminée ou d'un tuyau de cheminée qu'on fixe sur le panneau qui forme le ciel de la cuisine dans un vaisseau. — Dans une corderie c'est le nom d'une planche épaisse, et demi-circulaire qui est placée verticalement au-dessus d'une roue à filer et dans le même plan. Cette planche porte sur son contour, plusieurs molettes qui servent à attacher les extrêmités des fils, lorsqu'à l'aide de la roue, dont on a parlé, les cordiers s'occupent à filer du chanvre; parce qu'alors le cordon qui embrasse cette roue passe aussi sur toutes les molettes, et les oblige à tourner chacune sur leur axe particulier, pour produire le tortillage du chanvre, et sa transformation en fil de grosseur convenable. — Enfin, le chapeau d'un maître, d'un patron, ou d'un capitaine de bâtimens de commerce, est un présent de convention qui leur est assuré au terme d'un voyage, ou pour le transport de quelques marchandises. On connoît cette attribution sous le nom de chapeau de maître

Chapelet. s. m. On donne ce nom, à une suite de petites roulettes, qui, placées verticalement, sont encastrées sur les bords de la base inférieure de quelques cabestans, afin d'empêcher les cordages, qui enveloppent successivement leur fusée, lorsqu'ils tournent, de descendre au-dessous de ces roulettes. C'est à cet effet, que ces roulettes logées dans l'épaisseur d'un cabestan, en dépassent les bords de quelques pouces; et elles ont été imaginées pour contribuer en tournant sur elles-mêmes, à faire remonter le long de la fusée les tours de cordage qui tendent à se placer plus bas; elles devroient ainsi dispenser de choquer, mais elles sont souvent employées sans succès. — On nomme pompe à chapelet celle qui sert à élever de l'eau par le moyen d'une suite de plateaux horisontaux, enfilés par une même chaîne sans fin, et fixés sur sa longueur de distance en distance. Cette chaîne parcourt le corps de la pompe, et ses plateaux circulaires, qui ont un diamètre presque égal au diamètre intérieur de cette pompe, forcent l'eau qu'ils rencontrent dans leur mouve-

Digitized by Google

ment à s'élever comme eux et avec eux jusqu'à une hauteur nécessaire.

Chapelle. s. f. La chapelle d'un vaisseau comprend tous les objets nécessaires à un aumônier pour remplir à bord toutes ses fonctions sacerdotales. — On dit d'un bâtiment qu'il fait chapelle, *to chapel*, *to broach to*, lorsque par la négligence du timonier, ou par la difficulté de gouverner, ou par quelqu'accident particulier, le vent qui frappoit dans ses voiles, vient subitement à diriger son impulsion sur leur face antérieure. Cet événement, dans une tempête, est suivi quelquefois de funestes conséquences.

Charbonnier. s. m. Nom distinctif des bâtimens qui ne sont employés qu'au transport du charbon de terre.

Charbonnière. s. f. La grande voile d'étai d'un vaisseau est souvent désignée sous ce nom, parce que sa couleur est ordinairement altérée par la fumée qui s'élève des cuisines au-dessus desquelles elle se trouve placée.

Charge. s. f. La charge d'un vaisseau, *burthen*, est la grandeur du poids que la forme déterminée de sa carène lui permet de porter. Si on excède cette grandeur, alors on dit que le bâtiment est chargé, à morte-charge, *over loading*, ou à couler bas; s'il n'a reçu que la moitié des poids qu'il est susceptible de porter sans danger, on dit alors qu'il n'a que demi-charge; comme on dit qu'il est en charge ou qu'il prend charge, lorsqu'il reçoit ou lorsqu'on embarque les diverses parties qui composent sa cargaison. — Quelquefois les objets à embarquer exigent par leur grande longueur qu'on les introduise, dans le bâtiment qui doit les recevoir, par une ouverture pratiquée dans la poupe de ce bâtiment; et une telle ouverture porte alors le nom de sabord de charge. On donne aussi le nom distinctif de ligne d'eau en charge, *load water line*, à une section horisontale qu'on peut imaginer faite dans un bâtiment, à fleur d'eau, lorsqu'il a reçu sa charge complette, ou lorsqu'il s'enfonce dans l'eau jusqu'au terme indiqué et prescrit par le constructeur. — Un bâtiment de charge est ainsi nommé, lorsqu'avec une longueur, une largeur et une profondeur déterminées, il est, par sa forme large et arrondie, susceptible de porter des poids plus considérables que les bâtimens de même dimensions, et dont les carènes sont conformées pour la marche. — Dans les corderies, on nomme charge du quarré, la quantité des poids qu'on établit sur ce traîneau, et qui servent à modérer sa vitesse, afin que le commettage des cordages, auquel il est utile, soit régulier et convenablement serré. Cette charge, suivant la grosseur des cordages commis, varie de 7000 l. à 600 liv. La signification du mot charge, en artillerie, est assez connue, et il est peu nécessaire de définir ici ce qu'on entend en mer comme à terre, par une charge de canon, *shot*, charge de combat, de salut, à mitrailles, double charge, etc.

Chargement. s. m. *Loading or cargo.* Ce mot signifie quelquefois

Digitized by Google

l'action de charger un vaisseau; et quelquefois aussi il désigne l'ensemble des objets qui sont chargés. — Un vaisseau en chargement, est celui qui reçoit les diverses parties de sa cargaison. Alors il prend son chargement ou les marchandises, qu'il est destiné à transporter; et lorsque tout est embarqué il est dit avoir son chargement. — Un bâtiment de transport qui est sans mission, et qui en attend une quelconque ou déterminée, est dit chercher ou demander un chargement.

CHARGER. v. a. Un vaisseau marchand charge lorsqu'il reçoit sa cargaison, et il est chargé lorsque cette opération est achevée. *To be bound.* — La personne qui dépose cette cargaison dans un vaisseau, est dite le charger, *to load;* et si elle la destine à être transportée à telle place, elle le charge pour le lieu désigné ou le vaisseau est chargé pour ce lieu, *to be bound to N place.* — Lorsque cette cargaison consiste, en sel, ou en grains, etc., ces objets sont quelquefois entassés à bord comme dans des greniers, et on dit alors qu'ils sont chargés en greniers, *laden in bulk.* — Un bâtiment est chargé en cueillette, *to load a ship with goods belonging to several owners*, lorsque divers particuliers, indépendans les uns des autres y déposent séparément un nombre plus ou moins grand d'objets de cargaison. — Une personne charge un vaisseau à fret, ou un vaisseau charge à fret, *to take in freight*, lorsque ce vaisseau est loué par son propriétaire à une ou plusieurs personnes qui le chargent de marchandises ou de choses quelconques destinées à être transportées dans un lieu déterminé. — Quoiqu'il soit à propos qu'un vaisseau soit flottant lorsqu'il reçoit sa cargaison, cependant il arrive quelquefois qu'on le charge pendant qu'il reste échoué, et alors on dit qu'il est chargé à sec. — Charger un bâtiment, c'est lui donner toute la cargaison qu'il peut porter; et charger dans un bâtiment, ce n'est que mettre à bord, une partie plus ou moins grande de cette gargaison. — Charger à couler bas, *to over load*, c'est faire porter à un bâtiment une quantité de poids, plus grande que sa forme et sa sûreté ne le permettent. — On dit, dans un autre sens, qu'un vaisseau est chargé, par un grain, par un coup de vent, *laid upon her side by a sudden gust of wind*, lorsqu'on veut exprimer tout le poids de l'impulsion d'un vent violent et imprévu, sur les voiles déployées de ce bâtiment. Si, dans ces circonstances, le vent et la mer le poussent vivement sur une côte, ou sur une terre quelconque, alors on dit qu'il est chargé en côte, *embayed on a lee shore with the hard wind.* — Enfin charger une pompe, *to fetch the pump;* c'est, avant de l'employer, et pour en accélérer le service, verser de l'eau au-dessus du piston, afin que celui-ci, toujours grossier, puisse aider à faire le vide plus aisément et plus sûrement. Sans cette précaution, l'air extérieur communiqueroit avec le corps de pompe pendant le jeu du piston et retarderoit ainsi l'effet de la machine.

CHARGEUR. s. m. *Owner.* Titre d'une personne qui, pour son compte ou pour celui de ses commettans, charge un bâtiment, qu'il a

Digitized by Google

pris à fret ou à loyer. — On donne aussi ce titre au canonnier qui est préposé pour charger un canon.

Charier. v. a. Une eau courante qui entraîne avec elle ou des glaçons ou du sable, etc. charie du sable, des glaçons, etc. — On dit aussi dans un autre sens qu'un bâtiment charie de la voile, ou qu'on lui fait charier de la voile, *to crowd sail, to cary a deal of sail, to stretch;* et c'est lorsqu'on lui fait présenter à l'impulsion du vent une voilure si étendue, qu'il deviendroit imprudent et dangereux de l'augmenter. Les manœuvriers ne se tiennent ainsi sur ces limites, que dans des circonstances extraordinaires, où ils sont menacés de dangers très-pressans.

Chariot. s. m. Ce mot signifie, pour les uns, ce que d'autres nomment traîne, dans les corderies (Voy. Traîne).

Charnier. s. m. *Scutled cask, water jars.* Barrique placée sur le gaillard d'un vaisseau pour contenir l'eau qui est distribuée journellement à tout l'équipage. Assise sur un de ses fonds, elle est ouverte par l'autre ou fermée à volonté par le moyen d'une couverture à charnière qui est retenue au besoin dans sa place par un cadenat.

Charpentier. s. m. Artisan qui taille ou travaille des pièces de bois avec la hache et l'herminette, soit pour construire des bâtimens de mer, soit pour préparer leurs mâts, leurs vergues, et une infinité d'objets accessoires, comme gouvernail, pompe, cabestan, etc. Il y a plusieurs classes de charpentiers qui sont distinguées par leurs ouvrages particuliers. Les charpentiers de vaisseau, *carpenter of a ship*, sont ceux dont l'art est de construire des vaisseaux. — Les charpentiers de grosses œuvres sont employés aux accessoires dont nous venons de parler. — Les charpentiers d'une même classe ont aussi entre eux des titres qui les distinguent suivant leurs talens ou l'ancienneté de leurs services. Les uns sont maîtres charpentiers, d'autres sont nommés seconds, *carpenter's mates* ou contre-maîtres charpentiers; d'autres enfin sont aides et garçons charpentiers, *carpenter's crew*.

Charte-partie. s. f. *Charter party.* Transaction passée entre un négociant et le propriétaire ou le capitaine d'un bâtiment de mer pour fixer le prix et les conditions auxquels doit se faire le transport de certaines marchandises d'un lieu dans un autre déterminé. Ce contrat ne paroît porter le nom de charte-partie que parce qu'anciennement il étoit coupé en deux parties égales, dont chacune restoit entre les mains de chaque contractant. On y stipule le port du bâtiment, le nom du capitaine et de l'affréteur, le lieu de la destination des effets à transporter, le prix du frêt et les autres conditions dont les parties peuvent convenir.

Chasse. s. f. *Chace, chasing.* Poursuite. Un vaisseau donne la chasse à un autre, *to chace, to give a ship the chace*, lorsqu'il le poursuit pour l'atteindre et le combattre. Celui qui fuit l'ennemi, est dit prendre chasse, *to fly from, to stand away from, to sheer off;*

Digitized by Google

celui qui continue de le poursuivre, soutient la chasse, *to make a running fight;* et c'est lever la chasse, que d'abandonner la poursuite commencée d'un bâtiment ou de cesser de le suivre.

CHASSÉ. adj. *Chaced ship.* Titre distinctif et momentané d'un bâtiment qui fuit devant un ennemi.

CHASSE-MARÉE. s. m. *Fish machine.* Espèce de barque pontée, qui porte deux mâts presque verticaux et gréés de deux voiles quarrées (fig. 32, V.). Elle est en usage sur-tout sur les côtes de Bretagne, et les navigateurs trouvent sa forme très-avantageuse au service qu'ils en attendent. Ses vergues sont suspendues, non par le milieu de leur longueur, mais par un point qui est au tiers de cette même longueur; ce qui fait donner à leurs voiles le nom de voiles au tiers, ou voiles à bourcet.

CHASSER. v. a. *To chace or pursue a ship.* Poursuivre un bâtiment ennemi, ou lui donner chasse. (Voyez Chasse.) — Chasser au vent, *to chace, to windward:* et chasser sous le vent, c'est poursuivre un bâtiment qui est au vent ou qui est sous le vent du chasseur. — Chasser la terre, *to look out for the land,* c'est courir pour s'en approcher et pour la reconnoître. — On dit aussi, par extension, des nuages, qu'ils chassent du nord ou du sud ou du large, lorsque leur direction est du nord au sud, ou du sud au nord, ou de la mer vers la terre. — Enfin chasser des chevilles, c'est les forcer, à coup de masse, de s'enfoncer dans des trous dont le diamètre est inférieur à celui de ces chevilles.

CHASSER. v. n. *To drive.* Un vaisseau, qui ne peut être retenu dans une place désignée, par les ancres dont les pattes sont engagées dans le fond de la mer, lorsque le vent est violent et les lames élevées, est dit chasser sur ses ancres, *to dragg the anchors.* L'impulsion des vagues, ou celle du vent ou celle d'un courant rapide forcent, dans ces cas-là, les ancres mouillées de labourer le sol qui ne peut leur offrir une résistance suffisante pour vaincre ou anéantir l'effet de ces puissances. Un vaisseau ainsi entraîné, avec ses ancres après lui, quelquefois vient choquer un autre bâtiment, et alors on dit qu'il a chassé sur ce bâtiment; *to fall or to drive a board of a ship.*

CHASSEUR. s. m. *Chacing ship.* Titre relatif d'un bâtiment qui en poursuit un autre, ou qui lui donne chasse. (Voy. Chasse.) — Un vaisseau qui s'avance, au-devant d'une armée, pour aller à la découverte d'un ennemi est aussi nommé chasseur d'une armée; et donner ordre aux bâtimens qui remplissent ce service, de rejoindre l'armée, c'est rappeller les chasseurs, *to call in ships from chacing.*

CHAT. s. m. Crochet en fer, qui a plusieurs branches (fig 5 et 67, M.) recourbées, divergentes, mais réunies à une seule tige commune. On en fait usage pour soulever le cable tendu d'une ancre mouillée, soit pour faire passer une chaloupe sous ce même cable afin de le visiter dans divers points de sa longueur, soit pour défaire

Digitized by Google

les tours que peut avoir fait avec ce cable, celui de l'ancre d'affourche ou de toute autre ancre mouillée. (Voy. Tour dans les cables.) Les chats à cinq branches sont les plus forts et servent surtout à retirer du fond de l'eau des objets pesans, qui sont tombés, ou qui ont été jetés à la mer, dans une eau peu profonde. — Les hunes ont une ouverture nommée trou du chat. (Voy. ce mot).

Chatte. s. f. *Catt, tender, lighter*. Petit bâtiment de charge qui sert quelquefois d'allége. (Voy. Allége). C'est une espèce de gabarre qu'on emploie, et pour des voyages de cabotage, et pour faciliter le chargement ou le déchargement des grands vaisseaux.

Chaudron. s. m. L'ouverture inférieure d'un tuyau de pompe est recouverte d'une calotte hémisphérique en plomb, qui est percée de plusieurs trous pour laisser un passage à l'eau qu'on doit élever ou pomper, et pour le fermer aux ordures grossières qui pourroient monter avec elle. Cette calotte est nommée chaudron de pompe. — On donne aussi le nom de chaudron d'habitacle, à une pareille calotte en cuivre qui est placée au-dessus de la lampe dont on se sert à bord d'un vaisseau pour éclairer les boussoles renfermées dans l'habitacle.

Chauffage. s. m. *Breaming*. Action de chauffer un vaisseau ou de brûler sur la surface de sa carène le vieil enduit de brai dont elle est recouverte. — On nomme aussi chauffage, la paille ou la brande qui sert dans cette opération; *breaming fuel*. — Le bois à brûler, embarqué dans un bâtiment pour le service des cuisines, est désigné sous le nom de bois de chauffage.

Chauffer. v. a. *To bream*. Brûler avec des fagots de brande, de genet, etc., qui sont portés par de longues fourches, tout l'enduit dont est recouverte la carène d'un vaisseau. Cette opération a pour but de mettre parfaitement à découvert et les bordages et les têtes des chevilles ou des clous qui les attachent ainsi que leurs joints ou les coutures qui ont été calfatées, afin qu'on puisse visiter avec soin la carène et la réparer au besoin. — Chauffer une soute de vaisseau, c'est placer au milieu de ses compartimens, des chaudières pleines de braise afin de dissiper toute trace d'humidité. — Chauffer des planches ou des bordages, c'est les placer dans une étuve, ou au-dessus d'un feu clair et vif, pour les rendre plus faciles à être courbées, ou pour leur faire prendre une forme assortie à la place qui leur est assignée.

Chavirer. v. n. C'est être renversé sens dessus-dessous. Un vaisseau est dit chavirer à la mer, *to over set*, lorsque tournant sur lui-même, sa quille s'élève au niveau de l'eau. Si le vent subit et violent le place dans cette périlleuse situation, ou si c'est l'effet des vagues de la mer, alors il est dit faire capot. — C'est par extension que les marins emploient ce même mot pour exprimer le renversement d'un objet quelconque; et c'est ainsi que chavirer un cable, qui est roué sur lui-même, comme on le voit (fig. 43. C.) n'est autre chose que

Digitized by Google

retourner ses divers plis en les renversant successivement dans un ordre opposé, les uns sur les autres.

Chaumard. s. m. Forte pièce de chêne, dont on voit la forme (fig. 37. C.). Son pied, à bord d'un vaisseau, repose sur un bau du premier pont, et il est lié au bau supérieur, qui dans le second pont est immédiatement en arrière de l'étambrai du grand mât. Sa tête s'élève verticalement, de quelques pieds au-dessus de ce second pont, et porte quatre mortaises où sont logées autant de rouets en cuivre. C'est à l'aide de ces rouets que des cordages sont employés avec plus de commodité et plus d'économie de forces, à hisser ou à élever la grande vergue à la hauteur où elle doit être placée. Il y a quelquefois un chaumard pareil auprès du mât de misaine et pour le même service.

Chebek. s. m. *Xebeck*. Petit bâtiment de guerre, employé sur la méditerranée. On l'arme de 12 à 22 canons, et il peut naviguer à l'aide du vent ou des rames. Dans cette classe particulière de bâtimens, les uns sont gréés de voiles quarrées, semblables à celles des vaisseaux avec une mâture à pible; d'autres ont des voiles latines ou triangulaires avec une mâture assortie à cette espèce de voilure qui est portée par des antennes. Les figures (16. et 24. V.) présentent ces différentes voilures. — Leur port est de trois à quatre cent tonneaux. Ils sont armés d'un fort éperon, et leur arrière est terminé par une galerie qui s'avance beaucoup en dehors de l'arcasse.

Chef. s. m. Il y a dans la marine des chefs d'escadre, *commodore*, ou des officiers généraux qui, distingués par ce titre, ont le rang de maréchaux de camp et sont placés entre la classe des capitaines de vaisseau et celle des lieutenant-généraux des armées navales. — Il y a des chefs de division, ou des officiers qui commandent à terre des divisions du corps de la marine. — Dans une armée navale, rangée en ligne de bataille, le vaisseau qui est à la tête de la ligne, est nommé le chef de file. On donne aussi ce nom à l'officier qui commande un tel bâtiment. — Dans un département, le premier des ingénieurs constructeurs ou des ingénieurs des bâtimens civils, est aussi distingué par le titre comme par les droits d'ingénieur en chef. — Dans une corderie, le fileur le plus habile de tous ceux qui filent à l'aide d'une même roue, celui qui le premier commence un fil, et qui détermine par la grosseur et le tortillement du fil qu'il prépare, la manière de travailler des autres fileurs, reçoit le nom de chef de roue. — A bord d'un vaisseau, on nomme chef de gammelle, celui qui, entre ses commensaux, est chargé des approvisionnemens et de la direction de tout ce qui regarde le service de table. — On nomme aussi chef de plat celui qui reçoit les vivres de sept hommes de l'équipage, dans la distribution générale qui en est faite chaque jour, et qui les partage avec eux. — Dans un chantier, on donne le nom de chefs de pièces, aux ouvriers intelligens, qui dirigent la

Digitized by Google

forme du travail d'autres ouvriers; qui tracent les contours qu'on doit donner à des pièces de bois, et qui désignent les dimensions qu'elles doivent avoir dans divers points de leur longueur.

CHELINGUE. s. f. Bateau plat ou à fond plat, qui est en usage sur la côte de Coromandel. Ses bordages sont cousus ensemble, et il est d'une si grande légèreté avec des formes très-larges que son tirant d'eau est toujours peu considérable. Il est mu ou par des rames, ou à l'aide du vent.

CHEMIN. s. m. *Head way*. Espace parcouru par un vaisseau. Ce mot doit être ainsi distingué par cette signification, du mot aire qui est synonyme avec vîtesse, parce que le même chemin peut être fait avec une vitesse plus ou moins grande. Cependant les marins, parlant d'un bâtiment, disent quelquefois qu'il fait beaucoup de chemin, *to have fresh way through the water*, lorsqu'il veulent exprimer qu'il s'avance dans l'espace avec une grande vîtesse; de même faire du chemin, *to be under way*, est un diminutif et annonce seulement qu'un vaisseau a une certaine vîtesse, quoique foible, mais suffisante pour faire obtenir les effets nécessaires du gouvernail. Ce mot chemin exprime donc quelquefois la vîtesse d'un vaisseau, mais plus souvent il ne désigne que la longueur de l'espace qu'il a parcouru, *ship's way*. C'est dans ce dernier sens qu'on distingue dans la route faite par un vaisseau, la quantité dont il s'est avancé ou au nord, ou au sud, ou à l'est, ou à l'ouest, ou en latitude, par les noms de chemin nord, *northing*, sud, *southing*, est, *easting*, et ouest, *westing*; chemin en latitude ou en longitude; et si sa route prolongée l'a porté en avant du point où il étoit présumé être parvenu, on dit qu'il est de N lieues de chemin en avant, *fore reaching*.

CHEMISE. s. f. Lorsque les parrois de la cale d'un vaisseau sont recouverts intérieurement de toile ou de natte pour garantir de toute humidité, les marchandises qui sont chargées sur ce vaisseau, on nomme cette enveloppe chemise de chargement. — Une toile est-elle imprégnée d'huile, et pénétrée d'artifices ou de matières inflammables, pour être propre à être attachée extérieurement à un bâtiment de mer, et à y produire un incendie prompt et violent? On lui donne le nom de chemise souffrée, *curtain*, ou de chemise à feu, *chemise*. — On donne quelquefois le nom de chemise de hunier à une partie de cette voile, qui est pliée sur elle-même et appliquée le long du mât de hune, lorsque cette voile est serrée.

CHENAL. s. m. *Channel*. Canal étroit et resserré, où la mer qui le remplit a une profondeur suffisante pour le passage des bâtimens. Un tel canal s'avance quelquefois entre deux terres; et quelquefois on donne ce nom à un passage ouvert entre des rochers, ou des îles, ou des bancs, ou des hauts-fonds, ou des écueils quelconques. C'est alors, dans le fonds de la mer, une partie plus excavée qui se prolonge directement dans les intervalles qui séparent ces dangers, et sa

Digitized by Google

direction étant souvent sinueuse et variable, des balises, ou des marques, ou des signaux convenus indiquent aux vaisseaux qui s'engagent dans de telles issues, comment ils doivent gouverner pour ne pas s'en écarter.

CHENALER. v. n. *To sail through a channel*, passer dans un canal; (Voy. Canal et Chenal.) et en suivre exactement toutes les sinuosités pour éviter les dangers qui pourroient résulter de la moindre déviation. Il faut à cet effet connoître parfaitement les profondeurs de l'eau dans les divers points de la longueur du canal qu'on parcourt, ainsi que les écueils, les courans et les remoux, comme les directions des marées.

CHERCHER. v. a. *To quest*. Les navigateurs qui reviennent d'un voyage de long cours, cherchent la sonde ou la terre, c'est-à-dire, cherchent à découvrir, ou la profondeur de la mer lorsqu'ils se croient dans le voisinage des côtes, ou des terres dont la vue les éclaire sur leur position en longitude ou en latitude. Incertains, comme ils le sont presque toujours, sur la route réelle qu'ils ont faite, ils sont empressés à venir reconnoître tout ce qui peut servir à rectifier les erreurs qui ont été commises, ou sur la longueur du chemin, ou sur sa direction; c'est pourquoi lorsqu'ils parviennent suivant leur estime, dans des mers dont les cartes annoncent la profondeur, ils cherchent s'ils peuvent la mesurer, c'est-à-dire, s'ils peuvent en atteindre le fond avec une ligne de sonde de cent brasses de longueur. De même ils cherchent la terre ou la vue de terre, lorsqu'ils s'en estiment à une distance qui leur permettroit de l'apercevoir, afin qu'après ces reconnoissances ou après s'être assurés du lieu du globe où ils sont parvenus, ils puissent diriger convenablement la route qui leur reste à faire et arriver plus sûrement enfin, au terme de leur destination. — Chercher un port, signifie quelquefois se donner des soins pour trouver un port très-connu, parce qu'on est dans l'incertitude sur la véritable position où on est relativement à un tel port. Quelquefois aussi, c'est, en naviguant près d'une côte nouvelle ou inconnue, chercher à découvrir si dans ses sinuosités ou ses coupures, elle ne présente pas un port quelconque où des navigateurs pourroient au besoin se réfugier et se mettre à l'abri des vents ou de la mer.

CHEVALET. s. m. Treteau. Il y en a dans les corderies pour servir de supports aux faisceaux de fils qui sont étendus dans toute leur longueur, lorsqu'ils sont destinés à composer un cordage. Ils servent aussi de supports aux cordages pendant qu'on travaille à les commettre. Ceux-ci portent le nom de chevalets de commetteur; *trussels*, *stake head*. Le chanvre avant d'être filé est battu sur une planche verticale pour en dégager les chenevottes qui peuvent y être mêlées, et cette planche est quelquefois nommée chevalet d'espadeur. — Dans l'atelier de la garniture, c'est-à-dire dans l'atelier où les cordages sont préparés et destinés à devenir ou des haubans ou des étais ou toute autre manœuvre

Digitized by Google

manœuvre d'un vaisseau, il y a des chevalets presque semblables, et dont les usages sont les mêmes sous le nom de chevalets de garniture, *trussels*. — Enfin, dans les chantiers, il y a aussi des chevalets pour faciliter le sciage des bois propres à la construction des vaisseaux.

Chevaucher. v. a. Un cordage en chevauche un autre, lorsqu'il le croise tandis qu'il devroit lui rester paralléle, ou en être éloigné. Les manœuvres d'un vaisseau, lorsqu'elles se chevauchent, s'embarrassent réciproquement, et dans cet état, il devient moins facile et quelquefois impossible d'en disposer suivant l'exigence des cas.

Chevet. s. m. Ou coussin de bittes. On donne ce nom à une pièce demi-cylindrique *oc* (fig. 35. C.) de bois de peuplier ou de sapin qui est placée en arrière des bittes pour recouvrir leur traversin. Ce bois tendre et arrondi, sert à rendre plus doux le frottement du cable lorsqu'on le fait glisser et autour de ce coussin et autour d'un des montans de bittes.

Chevillage. s. m. Ce mot exprime, ou l'art de placer les chevilles qui lient ensemble les pièces composantes d'un vaisseau, ou l'opération même qui est le but de cet art, ou l'ouvrage exécuté dans cette opération; et les marins lui donnent, suivant les circonstances, ces diverses acceptions. Ils disent ainsi quelquefois que, dans l'art de bâtir des vaisseaux, le chevillage est fondé sur des règles dont l'expérience a démontré l'importance et la nécessité; qu'à telle époque on travaille au chevillage de tel vaisseau; et enfin que le chevillage de tel bâtiment n'a été fait ni avec soin ni avec intelligence.

Cheville, s. f. *Bolt*. On distingue dans la marine plusieurs espèces de chevilles en fer. Les unes sont cylindriques, d'autres sont quadrangulaires, *square bolt*, et portent le nom de boulons; d'autres sont unies d'une extrémité à l'autre et sont nommées goujons, *rog bolt, or common bolt*; d'autres sont terminées par une tête, ou grosse et arrondie, ou plate, ou quarrée, *square headed bolt*, ou à facettes; d'autres sont à barbe ou à grille, *rag bolt*, parce que leur petit bout est dentelé sur ses arrêtes; d'autres sont nommées à goupilles, *fore lock bolt*, parce que leur petit bout est percé longitudinalement pour recevoir une goupille. — D'autres sont à œillet, *eye bolt*, parce que leur tête a une forme annulaire; d'autres, travaillées comme les précédentes, portent de plus une boucle mobile dans l'œillet, et sont nommées chevilles à boucles, *ring bolts*, d'autres sont à croc, *hook bolt*, parce que leur tête forme un crochet. On voit (fig. 89. C.) la plupart de ces chevilles. Celles qui, étant mises en places, doivent, pour y être maintenues, être rivées sur viroles, sont des chevilles à virolles, *clinch bolt*. Celles dont la tête est armée non-seulement d'un croc ou crochet et d'un anneau de fer, portent le nom de chevilles à boucles et à croc, *bolt with a ring and a hook*. Celles enfin qui, au lieu d'une boucle ordinaire, portent à leur tête une cosse, sont des chevilles à cosse, *fender bolt*. — Ces mêmes chevilles, suivant l'usage qu'on en fait dans la

K

Digitized by Google

marine, reçoivent aussi des noms qui les distinguent. C'est ainsi qu'il y en a qui sont nommées ou chevilles pour bosses, *ring bolt*, ou chevilles de haubans, *chain bolts*, ou chevilles d'affût, etc., parce qu'elles sont employées pour servir de point d'appui ou à des bosses, ou aux chaînes des caps de mouton de haubans, ou pour lier les pièces composantes des affûts.—Dans les corderies on nomme cheville de hallage, une barre de fer terminée par un bouton. Elle sert d'axe horisontal à un touret lorsqu'on le fait tourner, soit pour envelopper de fil ce dévidoir, soit pour le développement des fils dont il est chargé. Il y a aussi des chevilles d'ourdissoir, qui, semblables aux précédentes, sont destinées à servir d'axe vertical à des tourets. Elles sont terminées d'un côté par une espèce de pivot et elles sont pointues par l'autre bout.—Des chevilles de commettage, connues dans les corderies, sont d'autres chevilles en fer qui sont de fortes dimensions; on les enfonce profondément et verticalement dans le sol d'une corderie et on s'en sert comme d'un point d'appui auquel on attache le quarré, lorsque les ouvriers s'occupent à ourdir ou à étendre sur une longueur determinée les fils dont ils se proposent de composer un cordage.

Cheviller. v. a. *To bolt a ship*. Réunir, lier, assembler des pièces de bois par le moyen de chevilles, pour en composer un même tout. On cheville ensemble toutes les pièces composantes d'un vaisseau, soit pour les fortifier les unes par les autres, soit afin qu'elles ne puissent être séparées ni cesser d'être parties intégrantes du corps du bâtiment. Deux pièces sont chevillées ensemble à pointe perdue, *short drove bolt*, lorsque la pointe des chevilles qui les réunissent, se noye ou se perd dans l'épaisseur de ces pièces; et cette manière de cheviller, est ainsi nommée pour la distinguer de celle où les chevilles traversent les pièces, et où leur bout est rivé sur virolles.

Chevillot. s. m. *Toggel*. Petite cheville en bois et tournée; elle est telle qu'on en voit (fig. 50. M.) qui traversent une planchette nommée ratelier, et qui servent à retenir les cordages qu'on y amarre en les faisant passer plusieurs fois autour de la tête et de la queue de ces chevillots. On établit de semblables rateliers sur les bas-haubans d'un vaisseau pour l'amarrage de certaines manœuvres courantes.

Chevron. s. m. Dans les chantiers de construction, on donne ce nom à de longues pièces de bois de chêne ou de sapin qui n'ont pas au-dessus de six pouces d'équarrissage, *scantlings*. — A bord des vaisseaux on nomme chevrons pour affût, des bouts de bois qui ont à peu près en longueur la largeur d'un affût et dont on se sert pour maintenir les affûts des canons, en les clouant sous leurs roues de derrière. C'est pourquoi on leur donne la forme d'un prisme triangulaire, afin que par leurs faces ils s'appliquent exactement et sur le pont et contre les roues; *long wedge*.

Chicaner. v. a. Un vaisseau est dit chicaner le vent, *to lay too near the wind*, lorsque ses voiles déployées sont présentées de manière

Digitized by Google

que l'impulsion du vent se fait sur elles sous le plus petit angle possible d'incidence. Il en résulte que le vaisseau n'est alors emporté dans l'espace qu'avec une très-foible vîtesse progressive, et qu'il est presqu'entièrement abandonné à l'effet des courans, s'il en existe dans les parages où il se trouve.

Chiourme. s. f. Total des hommes ou des forçats qui sont employés à ramer sur une galère, pour lui donner du mouvement et pour en entretenir la marche.

Chique. s. f. Feuilles roulées de tabac qui reçoivent ce nom, lorsque les hommes de mer en font usage, en les mâchant, ou en les tenant dans la bouche.

Chiquer. v. n. Mâcher des feuilles de tabac. Presque tous les matelots, sur-tout à la mer, ont sans cesse du tabac en feuilles roulées, dans la bouche, et s'ils en ont l'habitude, c'est plutôt parce qu'elle leur est agréable que parce qu'elle est peut-être fondée sur quelques vues utiles.

Choc. s. m. Second demi-tour que fait autour d'un montant de bitte, un cable qui l'embrasse après avoir passé sur le traversin. Un cable est par ce moyen lié solidement et à la bitte et au vaisseau. On aura une idée du choc en remarquant que le cable qui est attaché à une ancre mouillée, et dont une partie sort du vaisseau par l'écubier, passe d'abord sous le traversin, le croise par derrière, remonte au-dessus pour faire un premier demi-tour sur un montant de bittes et revient vers l'arrière, pour y être fixé sur le pont par divers points de sa longueur. Dans cet état, le cable est dit avoir un tour de bitte. Lorsqu'ensuite on y ajoute de ramener de nouveau le cable sur le traversin et de lui faire embrasser encore le même montant de bittes par un second demi-tour, ce dernier demi-tour est distingué sous le nom de choc du cable; et alors on a pris tour et choc.

Chopine. s. f. Boîte cylindrique en bois ou en cuivre, qui fait partie essentielle d'une pompe, et qui est placée dans son intérieur au-dessous du jeu du piston, *lower pump box*. Elle est percée centralement pour le passage de l'eau dont l'air extérieur presse l'ascension et porte à son ouverture supérieure un clapet ou une soupape qui présente un obstacle à la descente ou au retour de l'eau lorsqu'elle a été élevée. Cette boîte n'est ainsi qu'un support pour la soupape fixe et ordinaire d'une pompe. Comme cette chopine devient quelquefois susceptible de réparation, on a rendu facile sa sortie du corps de pompe, en l'armant d'une anse de fer. — Le clapet ou la soupape consiste dans un petit morceau de cuir qui est cloué par un bout sur le bord de l'ouverture supérieure de la chopine, et qui est chargé par l'autre extrémité d'un petit morceau de bois assez pesant pour lui donner une tendance constante à fermer le passage à l'eau. Cette chopine est d'ailleurs enveloppée extérieurement d'une étoffe de laine

Digitized by Google

suiffée, afin qu'introduite dans la pompe, elle en remplisse parfaitement l'intérieur dans la place qu'elle y occupe.

Choquer. v. a. C'est premièrement prendre le choc d'un cable, *to check*. (Voy. Choc). — Secondement c'est lâcher foiblement un cordage tendu; et c'est dans ce dernier sens qu'on dit choquer la bouline, la tourne-vire, les bras, etc. *To check the bowline, to surge the capstern, to check the lee braces*. On choque la bouline, ou on lâche un peu ce cordage, afin que la voile, qu'elle sert à déployer, soit moins tendue du côté du vent, moins portée en avant du mât et par conséquent reçoive l'impulsion du vent sous un plus petit angle d'incidence. C'est la même raison qui fait choquer les bras placés sous le vent. — On choque la tourne-vire, dès que les tours qu'elle a fait sur la cloche de cabestan (fig. 29. C.) règnent jusqu'au bas *is* de cette cloche, de manière que si de nouveaux tours étoient sur-ajoutés, ils ne pourroient que chevaucher les précédens; alors dans cet état, le cabestan cesse de tourner sur lui-même, la tourne-vire est lâchée un peu, et ses tours moins serrés qui s'étoient accumulés dans la partie inférieure de la cloche, sont remontés ou repoussés au haut de cette même cloche, pour laisser leur place à de nouveaux tours qui doivent envelopper le cabestan en continuant l'opération. L'usage de la tourne-vire et le but de cette action du cabestan sont développés au mot Tourne-vire.

Chouquet. s. m. *Cap*. Pièce de bois de chêne ou d'orme, de peu de longueur, et qui est posée comme une espèce de chapeau sur la tête d'un mât, pour établir une liaison particulière entre la tête de ce mât, et le pied du mât partiel qui sert au premier, de supplément en hauteur. Les fig. (33 et 34, A.) font connoître la forme d'un chouquet, vu par sa face inférieure, ou de profil. On le voit à sa place en *b*, (fig. 16.) ou en *m* (fig. 17.); ou sur la tête de tous les mâts qui sont dans la fig. (1, A.). Destiné à recouvrir la tête d'un mât inférieur *bc*, (fig. 16.) et à être traversé par le mât supérieur *za*, il présente sur sa face inférieure une mortaise profonde qui doit recevoir le tenon quarré par lequel le mât *bc* est terminé, et il est percé circulairement pour le passage de *za* ainsi que pour empêcher ce dernier mât de s'écarter du premier. Sa forme est quadrangulaire. Quelquefois sa face supérieure est courbe au lieu d'être plane comme ses autres faces; mais, lorsqu'elle n'est pas courbe, alors le chouquet est dit être à l'angloise. Tel est celui qui est représenté. (fig. 32.). D'ailleurs les chouquets sont armés, de chaque côté, de chevilles à œillet qui les traversent et servent à attacher des poulies nécessaires pour le guindage ou l'ascension des mâts supérieurs. — Le chouquet du mât de beaupré n'a pas la forme de ceux des autres mâts, *saddle of the bow sprit*. On le voit (fig. 43, A.); il est ordinairement en fer, avec deux ouvertures, l'une circulaire, pour servir de passage au bâton de foc *sr* (fig. 14, A.), et l'autre demi-circulaire pour ceindre

Digitized by Google

la tête du beaupré (fig. 40). — Les chouquets sont distingués par les noms des mâts auxquels ils appartiennent. C'est ainsi qu'on dit le grand chouquet, *cap of the main mast*, le chouquet des mâts de hune, du perroquet de fougue, d'artimon, du beaupré et du mât de pavillon.

CHUTE. s. f. Hauteur verticale. C'est ainsi qu'au lieu de dire la hauteur des faces verticales de la quille, celle des voiles déployées, on dit la chûte de la quille, *depth of the keel*, la chûte d'une voile, *depth of a sail*: ainsi, il est aisé de saisir ce que les marins entendent par ces expressions. Les voiles majeures n'ont pas assez de chûte, *drop;* ou un hunier a N pieds de chûte, *top sail drops N feet*. — Le mot chûte recoit cependant une acception différente, et on s'en sert pour exprimer la vîtesse d'un courant qui porte les eaux de la mer dans une direction quelconque, *setting*. Ce mouvement est d'autant mieux indiqué par l'expression *chûte d'un courant*, que la vîtesse d'une eau courante doit toujours être regardée comme provenant de sa chûte d'une hauteur proportionnée.

CINGLER. v. n. S'avancer dans l'espace avec une vîtesse quelconque; *to sail on a particular course*. Cependant, un vaisseau n'est dit cingler que lorsqu'il est mis en mouvement par l'impulsion du vent, et par le moyen de voiles déployées. Ce verbe n'est même en usage que lorsqu'on veut indiquer la direction et la route d'un bâtiment. C'est pourquoi on dit qu'il cingle au nord ou au sud, ou sur tel air de vent, *on the N point*, pour annoncer que sa route est dirigée vers telle partie de l'horison.

CITERNE-FLOTTANTE. s. f. Barque dont la destination est de servir de réservoir à une certaine quantité d'eau douce, pour la transporter auprès des grands vaisseaux qui doivent s'en approvisionner.

CIVADIÈRE. s. f. *Sprit sail*. Nom d'une voile et de sa vergue, qui sont portées par le mât de beaupré dans un vaisseau; la voile de civadière est représentée séparément (fig. 66, M.), et on la voit à sa place en *B*, (fig. 1, A). La voile qui lui est supérieure, et qui est soutenue par le bâton de foc, (fig. 1, A.) porte le nom de contre-civadière, ou de fausse civadière.

CIVIÈRE s. f. Cordage par lequel la vergue de civadière est suspendue au mât de beaupré.

CLAN. s. m. Mortaise ouverte dans l'épaisseur, ou de la muraille d'un vaisseau, ou du pied d'un mât, ou de la tête d'un mât, pour recevoir un rouet qui y est logé, et qui y tourne librement sur son axe. Ces clans sont placés dans le dessein de faciliter le passage ou le mouvement de certains cordages, ainsi que de changer à volonté leur direction. — Il y en a deux, par exemple, qui sont pratiqués dans la caisse du pied des mâts de hune comme en *z* (fig. 16, A.), et qui renferment deux rouets de fonte sur lesquels on fait passer la guinderesse, lorsque le mât *za* doit être élevé à la tête *b* du mât inférieur *bc*.

Digitized by Google

Clapotage. s. m. *Turbulent motion of the sea, a sea running in heaps.* Mouvement irrégulier des lames de la mer, lorsque ne pouvant se déployer et se propager librement dans l'espace, elles sont forcées par les obstacles de se replier les unes sur les autres, de se diviser, de se décomposer, et de prendre les formes les plus bizarres avec un bruit proportionné soit à leur grandeur soit aux causes qui gênent leur développement.

Clapoteuse. (mer.) adj. *Sea running in heaps, very rough turbulent sea.* Telle est la mer, lorsque ses vagues, courtes, multipliées, et sans forme, comme sans direction déterminées, ne font que s'élever et s'abaisser sur elles-mêmes sans se propager dans l'espace avec la régularité du mouvement des lames dans une mer libre. Ces vagues, qui se croisent en tout sens, se brisent les unes sur les autres, et se succèdent rapidement. Souvent la mer n'est clapoteuse que parce qu'elle est resserrée dans ses oscillations par des haut-fonds ou des rochers, ou par des terres qui l'environnent.

Clapotis. s. m. *Rippling.* Légère agitation de la mer, qui ride un peu sa surface, qui ne communique pas le moindre mouvement d'oscillation aux plus petits bâtimens, mais qui ne permet pas de juger à quelques pouces près de leur tirant d'eau exact, lorsqu'on consulte les échelles de pieds qui sont graduées sur l'étrave et l'étambot. — Si cet effet sur la surface de la mer est produit par un vent foible, un pareil effet a aussi quelquefois pour cause le choc ou la rencontre de deux marées opposées, c'est-à-dire, de deux marées qui viennent de deux mers dans un canal par lequel est établie leur communication. On l'observe dans la Manche, aux lieux où le flux de la mer du Nord, se trouve en opposition au flux qui entraîne les eaux de l'Océan dans ce même canal.

Classer. v. a. Enrôler, engager des hommes pour servir au besoin, sur les vaisseaux de l'état. Leurs noms sont inscrits sur des registres dans les bureaux de la marine; et comme on les partage en différentes classes qui sont celles de mousses, de novices, de matelots, de bossemans, de patrons, de maîtres, de contre-maîtres, de charpentiers, de calfats, de voiliers, etc., cet usage a fait adopter le terme classer. — Une telle inscription qui n'a lieu pour un homme que lorsqu'il a commencé à naviguer, suffit pour l'obliger, lorsque son tour de servir est arrivé, de se rendre au premier ordre du gouvernement dans un des ports où il doit être armé sur ses vaisseaux.

Classes. s. f. C'est un nombre plus ou moins grand de gens de mer, qui sont engagés pour servir sur les vaisseaux de l'état, et qui ne sont appelés dans les ports que suivant les besoins du gouvernement. Leur nom, et leur rang sont enregistrés aux bureaux des classes. Ils sont épars sur toutes les côtes, ainsi que sur les bords des rivières; ils vivent libres dans leur patrie, et ils naviguent pour le commerce, jusqu'à ce que l'état dispose de leur service; et les

Digitized by Google

ordres de remplir leur engagement leur sont intimés par des intendans, des officiers, des commissaires ou des syndics des classes. — Tous ces hommes enrôlés ainsi pour la marine militaire, composent ce qu'on nomme communément les classes des gens de mer.

Clavecin. s. m. Nom distinctif de certaines chambres construites à bord d'un vaisseau pour le logement des officiers. Elles sont adossées à la muraille sur chaque côté du gaillard, dans l'espace qui est entre le mât d'artimon et la cloison de la chambre de conseil ; et comme dans leur forme elles sont par une extrémité plus étroites que par l'autre, elles ont reçu le nom de clavecin.

Clavet. s. m. Ce nom est quelquefois donné au même instrument de calfat, que nous avons fait connoitre sous le titre de calfait double. (Voy. Calfait.)

Clef. s. m. Dans la charpente d'un vaisseau, il y a des clefs, *chocs*, qui sont des billots taillés un peu en coin (fig. 7, C.), et qu'on introduit avec force entre les varangues des divers couples, au milieu et à leurs deux extrémités, afin de les maintenir dans leur distance respective. Les clefs placées aux extrémités des varangues sont distinguées par le nom de clefs d'empature, et sur l'épaisseur de celle-ci, ainsi que des premières, on pratique une cannelure qui permet à l'eau de se rendre de toutes les parties d'un vaisseau dans le fond de sa cale. On voit en *ca* la cannelure des clefs de varangues pour servir de passage à l'eau, d'un côté à l'autre du vaisseau. La cannelure des clefs d'empature, est extérieure, et offre un conduit recouvert par les bordages, aux eaux qui descendent des parties élevées du bâtiment. — Sur une cale de construction et dans la composition du berceau, on nomme clefs de berceau, des arc-boutans qui s'opposent à la descente du bâtiment ou du berceau, le long de la cale qui les soutient, jusqu'au moment où il est à propos de les abandonner sur ce plan incliné, à toute l'action de la pesanteur qui doit les entraîner à la mer. — Dans un vaisseau on nomme clefs de mât, *fids*, des chevilles quarrées en fer. (fig. 35, A.). On les introduit dans le pied des mâts de hune, lorsque ces mâts sont guindés ou élevés dans la position de *za* (fig. 16.), elles les traversent, et appuyées par leurs extrémités sur les barres de hune, elles servent à supporter le poids de ces mâts supérieurs. — Lorsqu'un vaisseau est placé dans un bassin pour y être réparé, ou lorsqu'il y est construit, il est contenu latéralement dans une situation droite, par des arc-boutans horisontaux qui portent alors le nom de clefs de bassin. — On nomme aussi demi-clef en terme de manœuvre une espèce de nœud par lequel on attache un cordage, *half hitch*. On fait faire à ce cordage un tour sur le point d'appui, et on engage son extrémité sous un second tour semblable, de manière qu'un tel nœud se serre d'autant plus que le cordage attaché acquiert plus de tension.

Clin. (à) Expression particulière, pour désigner comment sont pla-

Digitized by Google

cées et attachées, sur un bâtiment, les planches ou bordages qui recouvrent extérieurement sa carène, *clincher work*. Dans cette opération, les bordages au lieu d'être ajustés l'un contre l'autre, en les faisant toucher par leurs bords respectifs, sont arrangés de manière que chacun chevauche ou recouvre une petite partie de celui qui lui est immédiatement inférieur ou voisin, et dans cet état ces bordages sont réunis solidement l'un à l'autre par des cloux à vis qui les traversent, et qui sont arrêtés intérieurement par des écroux. — Faire cette opération, c'est border à clin, *to plank a wessel with clincher work*.

Clincar. s. m. Nom d'un bateau plat qui est en usage en Suède et en Dannemark.

Clin-foc. s. m. Petite voile triangulaire, dont un coin, lorsqu'elle est déployée, est fixé au bâton de foc, tandis qu'un de ses côtés est dirigé à la tête du petit mât de perroquet.

Cloche. s. f. Nom donné à la partie d'un cabestan, sur laquelle se roule le cordage, dont cette machine sert à produire la tension, ou l'effet qu'on en attend. Sa forme est celle d'un cône tronqué ; c'est *hs* (fig. 29. C.) et son nom plus généralement connu est celui de fusée. (Voy. fig. 28.)

Cloison. s. f. *Bulk heads*. Séparations faites en planches dans l'intérieur d'un vaisseau pour distribuer l'espace en divers compartimens. Il y en a dans la cale, et entre les ponts. La gatte est terminée par une cloison *o*, (fig. 12, P.) *manger board*, et la Sainte-Barbe par une autre cloison.

Clous. s. m. *Nails, or spikes*. Les clous employés dans les diverses opérations des ports de mer, ayant des formes et des dimensions différentes, ont aussi des noms particuliers qui les distinguent. Les clous à maugere, *scupper nails*, ont une tête plate et 10 à 11 lignes de longueur. — Ceux à pompe, *pump nails*, ont une tête quarrée et 8 à 10 lignes de longueur. — Les clous à plomb, *lead nails*, ont la tête ronde, et dix lignes de longueur. — Les clous à latte ont une tête ronde et un pouce et demi de long. — Ceux de double carvelle, *deck nails*, ont quatre pouces et demi de long avec une tête quarrée ; et ceux de carvelle et demi-carvelle, *single deck nails*, avec même forme, ont trois pouces à trois pouces et demi de long. — Ceux à bec de canne ont la tête quarrée et un pouce et demi de long. — Ceux de tillac, *double deck nails*, ont la tête ronde et deux pouces de long ; ceux de demi-tillac, *sheating nails*, de tillac, de guipon, de maillet, ont une tête ronde, *round head nails*, et des longueurs qui sont d'un pouce et demi, deux pouces, trois pouces et quatre pouces. — Enfin, les clous de lisse, *shilling nails*, avec une tête quarrée, ont une longueur de trois pouces. — Les clous à aîles de mouche ont la tête découpée sous la forme de deux portions de cercles réunies et liées à une même tige perpendiculaire à leur plan commun. — Les clous de rose ou de ferrure de gouvernail, *rudder nails*, sont gros et courts. — Ceux à tête de diamant,

Digitized by Google

clasp headed nails, ont une tête pyramidale et servent dans la construction des mantelets. — Les clous à vis, *clincher nails*, sont employés dans l'opération de border un bâtiment à clin. — Les clous à doublage, *doubling nails*, sont ceux qui servent à attacher sur la carène d'un bâtiment, ou de nouveaux bordages ou des planches de cuivre. — Tous ces clous prennent les noms des différentes pièces ou parties d'un vaisseau dont ils deviennent un moyen de liaison avec le corps du bâtiment, et comme on explique dans divers articles la signification des mots Latte, Carvelle, Tillac, Maugère, Guippon, Maillet, Lisse, Roses, Mantelets, Clin, Doublage, il seroit superflu d'entrer dans de plus grands développemens sur l'usage de ces clous. — Quelques clous sont aussi désignés par leur longueur seulement ou par leur poids, et alors on les nomme, clous de N pouces, *N inch spikes*, et clous au poids, *weight nails or spikes*.

Cobes. s. f. Ce nom désigne en Provence, ce qui est nommé ailleurs, ancettes ou pattes de bouline. (Voy. Patte.)

Coche. (en-) adv. On dit d'un vaisseau, qu'il a un hunier en coche, *to have the top sails a trip*, lorsque cette voile est si bien déployée dans toute sa hauteur, que le racage de la vergue, se trouve placé et engagé dans l'empreinte profonde ou dans la coche, qu'il imprime dans le mât de hune par l'action successive qu'il exerce en transmettant à ce mât l'effort du vent sur les voiles de hune.

Cochoir. s. m. *Laying top*. Nom d'un cône tronqué, solide, et en bois d'orme, qui sur son contour porte ou deux, ou trois, ou quatre cannelures longitudinales plus ou moins profondes. Il sert dans les corderies au commettage de toutes sortes de cordage. Lorsqu'on se propose d'en faire usage et que les torons qui doivent être tortillés ensemble sont étendus et préparés pour cette opération, le cochoir est placé entre ces torons de manière que chacun est logé dans une des cannelures. Le cône est alors dans une situation horisontale, et sa petite base est placée vis-à-vis de la partie du cordage qui doit être commise la première. A mesure que les torons se tortillent ou se commettent ensemble, le cochoir s'éloigne graduellement pressé par l'élasticité ou la réaction du cordage commencé, et de nouvelles portions des torons se roulent les unes sur les autres. Le cochoir sert, comme on voit, soit à séparer des torons dont la torsion est considérable, et qui, par une extrémité, se réunissent tous dans le même point, soit à modérer le tortillement de ces torons, ou à le rendre aussi serré que régulier.

Coffre. s. m. Ce mot conserve dans la marine son acception commune, mais comme il y en a qui sont destinés à différens usages, on les désigne par les noms des choses qu'on y dépose ordinairement. C'est ainsi qu'il y a des coffres d'armes, *arm chest*; des coffres de médicamens, à poudre, à gargousses. D'autres reçoivent des noms distinctifs qui annoncent les personnes auxquelles ils sont utiles. Tels

Digitized by Google

sont ceux d'armuriers, de pilotes, de voiliers, et de matelots; *sailor's chests.* — D'ailleurs, la forme que ces coffres reçoivent, étant toujours la plus convenable à la place qu'ils doivent occuper, et devant toujours être facile à arranger sans faire perdre un espace, toujours précieux dans un vaisseau, on leur donne le nom de coffres de bord, *sea chests.* — Enfin on dit d'un bâtiment qu'il a peu ou beaucoup de coffres, lorsqu'on veut exprimer que sa muraille s'élève beaucoup au-dessus du pont supérieur.

Coguenosco. s. m. Mastic, composé au feu, avec de la résine, du suif, et du brai ou du goudron. On l'emploie à remplir les gélivûres du bois, et le préserver ainsi de la pourriture que pourroient produire l'accès et le séjour de l'eau dans les vides.

Coiffer. v. a. Une voile est coiffée, *to back a sail*, lorsqu'au lieu de recevoir l'impulsion du vent régnant, sur sa face postérieure pour transmettre cet effort à un bâtiment et le pousser de l'arrière à l'avant, elle est frappée sur sa face antérieure, et ne tend qu'à faire reculer ce même bâtiment. — On dit d'un vaisseau qu'il est coiffé lorsque ses voiles déployées sont dans l'état qu'on vient d'indiquer. — Cet effet ou cet état est quelquefois produit par le changement subit de la direction du vent, et quelquefois par celui de la route du bâtiment. Dans le premier cas, un vaisseau coiffe ou est coiffé, *to be taken a back*, *to lye by the lee;* dans le second il met à coiffer, *to lay a back :* parce que dans l'un, il est surpris par l'événement; et dans l'autre, il le fait naître à dessein. C'est ainsi, que pour éviter d'arriver sur un écueil vers lequel un vaisseau s'avance rapidement, on coiffe toutes les voiles le plus promptement possible, non-seulement afin que la vîtesse acquise ne soit plus entretenue, mais aussi afin qu'elle soit altérée et détruite instantanément. — Dans certaines circonstances on se contente de coiffer telle ou telle voile. Par exemple, on coiffe quelquefois le perroquet de fougue, lorsqu'étant mouillé avec une seule ancre, (fig. 2, V.) un vaisseau a besoin qu'on l'empêche de surjaler. (voy. ce mot.). Un bâtiment peut être coiffé, *to chapel*, par deux changemens contraires dans la direction du vent, ses voiles étant orientées au plus près; c'est-à-dire, qu'il peut être coiffé, ou du côté du vent, *to broach to*, parce que le vent prend subitement une nouvelle direction qui fait vers la proue un plus petit angle avec la quille, ou du côté sous le vent, *to bring*, parce que sautant d'un point de l'horison au point qui lui est diamétralement opposé, il dirige son impulsion sur le côté du vaisseau qui étoit auparavant sous le vent. Voyez au mot Masquer, les différences des mots Masquer, Coiffer et Faire chappelle.

Coin. s. m. Il est inutile de parler des coins ordinaires, dont la forme est connue, et dont la destination est de servir, à fendre du bois, ou à étayer certains objets; et je dois dire seulement qu'on en fait beaucoup d'usage dans la marine; mais il y a d'autres coins qu'il

Digitized by Google

est à propos de décrire. Tels sont les coins de mât, *quoin or wedge*. Destinés à remplir exactement le vide qui règne entre le corps d'un mât et le bord de son étambrai, ils ont deux faces courbes par lesquelles ils sont appliqués et au contour du mât et à celui de l'étambrai ; d'ailleurs, ils sont introduits dans cet intervalle, à coups de masse, afin de servir à maintenir le mât dans la position qui lui est assignée. Des coins, semblables et légers, qui ont trois à quatre pieds de longueur, sont employés pour augmenter la tension des rostures ou des tours de cordage qui réunissent la tête des aiguilles et des mâts d'un vaisseau lorsqu'on veut abattre celui-ci en carène. On les introduit dans le vide qui règne entre une aiguille et le mât qu'elle étaye ; et ils portent le nom de coins de rostures ou de carene. — D'autres coins sont nommés coins de gouvernail parce qu'ils servent à fixer le gouvernail dans une situation droite ou à l'empêcher de tourner sur lui-même, en les plaçant dans le gousset ou dans l'ouverture par laquelle la tête du gouvernail s'élève dans l'intérieur d'un vaisseau. Cette opération a lieu toutes les fois qu'il devient nécessaire de changer la barre ou de la remplacer par une nouvelle. — Les calfats donnent aussi à leurs instrumens, nommés communément calfaits (voy. ce mot.), *horsing iron*, les noms de coins de calfat, coins à manche, coins simple et double. — Enfin, les coins, de forme ordinaire dont on fait usage pour étayer des barriques, etc., reçoivent aussi des noms conformes à leur destination. Des coins d'arrimage sont ceux qui servent d'appui aux tonneaux arrangés dans la cale d'un vaisseau, et qui s'opposent à leur déplacement latéral. — Des coins de gournables, sont de petits coins en bois qu'on introduit dans la tête d'une gournable ou d'une cheville de bois lorsqu'elle est en place pour l'y maintenir plus sûrement. — Des coins d'estrope sont des coins ordinaires en bois qu'on emploie à séparer les branches de l'estrope d'une poulie.

Coincer. v. a. Employer des coins. On coince un mât, lorsqu'on travaille à introduire avec force, entre un mât et le bord de son étambrai, des coins conformés convenablement, soit pour donner à ce mât une situation déterminée, soit pour l'y maintenir invariablement.

Coittes. s. f. *Ways*. Longues et fortes pièces de bois semblables à de grosses poutres. Placées sur le chantier incliné, qui supporte un vaisseau nouvellement construit, et parallèlement à sa quille, une à droite et une seconde à gauche, elles servent de base au berceau dans lequel repose ce vaisseau, au moment où il est lancé à l'eau. (Voy. Berceau.) C'est sur de telles coittes que cette grande masse est portée pendant cette brillante opération, et c'est en glissant sur un plan incliné qu'elles l'emportent à la mer. On voit en *e*, (fig. 42, C.) l'extrémité d'une de ces coittes, et le plan *cd* qu'elle doit parcourir dans sa descente. On y voit ausssi quelques parties du berceau, et le vaisseau pour lequel toutes ces pièces sont préparées. Ces coittes sont nommées courantes, pour les distinguer d'autres coittes nommées

Digitized by Google

mortes ; et cette distinction est fondée sur ce que les premières sont placées sur le chantier d'un vaisseau, pour conduire celui-ci à la mer, tandis que les autres ne servent que de barrières établies de chaque côté d'un bâtiment courant vers la mer, pour le maintenir sur une direction donnée et s'opposer à son renversement latéral. (Voyez Lancer.)

Collet s. m. Dans une ancre, on nomme collet, *crown of an anchor*, la partie *n*, (fig. 70, M.) où s'assemblent, et les deux bras *ni*, *nu*, et la verge *cn*. — Dans une pièce de bois angulaire, telle que *i* ou *h*, (fig. 56, C.) ou dans une courbe, on nomme collet le sommet de l'angle ou le lieu de réunion des deux branches; *throat of a knee*, — On dit aussi que la partie d'un étai qui tourne autour du ton d'un mât, (fig. 72, M.) est le collet de cet étai, *eye of a stay*.

Collier. s. m. On donne ce nom à un bourelet de cordes tissues ensemble, dont on ceint horisontalement l'avant des bâteaux, afin qu'il amortisse les chocs que ces bâtimens sont exposés à recevoir souvent en abordant ou un quai, ou un vaisseau, ou une cale de débarquement; on distingue ces colliers sous le nom de colliers de défenses; *puddening of a boat's stem*. — Lorsqu'un chouquet embrasse le contour d'un mât supérieur par un demi-cercle en fer et à charnière qui ferme et ouvre à volonté, ce demi-cercle est nommé le collier du chouquet, *iron clamp*. Un pareil collier qui est destiné à maintenir le mât de pavillon et à l'unir au couronnement d'un vaisseau, reçoit le nom de collier de bâton de pavillon. — Le chouquet de beaupré porte aussi quelquefois le nom de collier de bâton de foc (fig. 43, A.)—On nomme collier de fer à lattes une espèce d'étrier tout en fer qu'on voit en *s*, (fig. 15, A.) ou en *c*, (fig. 19) et qui est placé aux bouts d'une basse vergue pour présenter un support à chaque bout-dehors destiné à étendre les voiles de bonnettes. La traverse horisontale de cette espèce d'étrier, est un rouleau sur lequel on fait aisément glisser le bout-dehors dont on vient de parler, soit pour le pousser au-delà du bout de la vergue, soit pour le retirer en dedans. Ce collier est vissé en équerre avec le bout de fer à latte *R* qui est fixé à l'extrémité *s* de la vergue. — Les colliers des bouts de vergue de hune, ressemblent au chiffre 8, et sont composés de deux cercles qui se touchent et s'accolent extérieurement par leurs circonférences. L'un de ces anneaux embrasse le bout de la vergue, et l'autre est destiné à servir au passage de bout-dehors d'une bonnette-haute. D'ailleurs, d'autres colliers à charnières, sont placés à plusieurs pieds de distance de l'extrémité de ces vergues, afin de retenir les mêmes bouts-dehors par un autre point de leur longueur. — L'extrémité inférieure du grand étai, est liée à l'avant d'un vaisseau, ou à son étrave par un fort cordage, qui, se repliant sur lui-même, forme une espèce d'anneau allongé qu'on nomme collier du grand étai; *collar of a stay*. Ce collier embrasse le contour d'une moque semblable à celle qui est représentée (fig. 77, M.) et cette moque est placée au milieu de la longueur de ce cordage. Le grand étai est terminé de même par

Digitized by Google

une pareille moque à laquelle il sert d'estrope ; et lorsque ces deux moques étant toutes deux à l'arrière du mât de misaine, sont lacées ensemble par un même cordage qu'on nomme ride, tandis que les deux branches du collier passant de chaque côté du mât de misaine viennent se croiser, sous la courbe de capucine qui est appliquée sur la face extérieure de l'étrave, et s'attacher réciproquement l'une sur l'autre pour achever de former cette espèce d'anneau qui a été indiqué, le cordage qui devient le collier du grand étai est de même grosseur que cet étai. Le faux étai est lié de la même manière à l'avant du vaisseau, par un cordage qui l'égale en grosseur, et qui reçoit le nom de collier de faux étai, *collar of a preventer stay*. Ces deux derniers colliers étant exposés à beaucoup de frottemens, sont préservés de ses effets par des enveloppes particulières nommées limandes, dont on les recouvre dans toute leur longueur, après qu'ils ont été fourrés avec soin. — Les étais de misaine et d'artimon ont aussi des espèces de colliers qui lient leurs extrémités, soit au mât de beaupré, soit au grand mât, mais ces cordages ne sont réellement que des prolongemens des estropes qui embrassent les moques avec lesquelles on lace les moques portées par un des bouts de ces étais. — On nomme collier de balestron, *snotter*, une espèce de bourrelet qui entoure le contour d'un mât, et qui le serre étroitement pour servir d'appui au pied du balestron lorsque cette perche est employée à étendre un voile. (Voy. Balestron.)

Colombier. s. m. *Blocking up*. Etançon vertical, qui sert à former le berceau dans lequel est porté un vaisseau nouvellement construit, lorsqu'il est lancé à la mer. *mo*, (fig. 42, C.) est un colombier. Le pied repose sur la coitte *ec*, et la tête s'élève et s'appuie sous un point de la carène du vaisseau. De tels colombiers sont multipliés sur la longueur des coittes de chaque côté du bâtiment, et concourent ensemble à lui servir de supports, lorsqu'on a éloigné toutes les parties de son chantier sur lesquelles il reposoit pendant sa construction. On voit (fig. 42. C.) comment leur pied embrasse les coittes et comment leurs têtes correspondantes sont liées entre elles de manière qu'elles ne peuvent changer de distance. On voit aussi en *B*, (fig. 27) ceux de ces colombiers qui correspondent au milieu de la longueur du bâtiment, et qui par cette raison ont moins de hauteur que les colombiers extrêmes. (Voy. Berceau.)

Colonne. s. f. *Rank of ships*. Les vaisseaux qui composent une armée navale, étant disposés sur plusieurs lignes droites parallèles comme dans les fig. (9, 10 et 11. E.) forment ainsi autant de colonnes de cette armée ; et lorsqu'ils marchent dans cet ordre, ils sont dits marcher sur *N* colonnes ; *to sail in N ranks*. Les situations relatives de ces colonnes leur ont fait donner des noms qui les distinguent. L'ordre le plus ordinaire étant celui de trois colonnes, on donne le

Digitized by Google

nom de colonne du centre à celle qui est au milieu des deux autres, et lorsque les lignes sur lesquelles les vaisseaux sont rangés sont des lignes de plus près, alors la colonne qui est au vent ou sous le vent des deux autres, reçoit le nom de colonne de vent, ou colonne de sous le vent.

Coltis. s. m. *Fore mast frame*, *beak head*. Nom d'un couple, qui dans un vaisseau, correspond aux points où les bossoirs commencent à saillir hors du bord. C'est *frmq*, (fig. 38, C.) et son pied repose sur l'étrave près de sa naissance, ou de sa réunion à la quille. Ce couple, dans quelques bâtimens tels que celui de la fig. (38.) est la limite de l'étendue du gaillard d'avant, et une cloison verticale *abcq*, placée au-dessus de la platte-forme de l'éperon, et dirigée d'un bossoir à l'autre, sert de clôture à l'intervalle qui sépare le pont supérieur et l'extrémité du gaillard. Les fig. (1, M et 3, A) présentent d'une manière distincte cette cloison qui est percée de chaque côté et d'une porte et d'un sabord. C'est cette cloison qui a fait donner aux bâtimens ainsi construits, le nom de bâtimens à coltis, pour les distinguer de ceux dont l'avant est fermé, ou dont les murailles collatérales se prolongent en avant des bossoirs en se courbant pour se réunir au-dessous du beaupré et faciliter ainsi le prolongement du gaillard. La fig. (13. P.) est celle d'un bâtiment dont l'avant est fermé, et la fig. (3) celle d'un avant ouvert ou terminé par une cloison dont *bs* est la projection. La poutre ou le bau qui est placé dans le lieu *bs* porte par cette raison le nom de bau de coltis.

Come. s. m. Titre des hommes employés dans les ports, sous les ordres des officiers d'administration, soit à diriger les travaux des forçats, soit à surveiller ceux qui sont chargés de leur garde spéciale.

Commandant. s. m. Dans chaque port militaire, l'officier qui commande est nommé commandant de la marine, *commander*.—Toute armée ou toute escadre navale est sous les ordres d'un officier qui reçoit le nom de commandant d'armée ou d'escadre, *flag officer;* on donne aussi aux bâtimens particuliers qui sont montés par ces officiers le nom de bâtimens commandans, *flag ship*. — Si des vaisseaux sont rassemblés dans une rade ou dans un port, l'officier qui les commande est nommé commandant de la rade ou commandant du port, *port reeve*. — Si les bâtimens appartiennent au commerce et naviguent ensemble sous la protection de vaisseaux de guerre, l'officier qui a la flotte sous ses ordres est le commandant d'un convoi — Toute division de vaisseaux de guerre reçoit des ordres dans une armée, d'un commandant de division, *officer commanding a division;* et tout officier qui dirige en chef tous les mouvemens d'une armée ou d'une escadre, est commandant en chef, *commander in chief*. — Si des vaisseaux sont en station dans un parage déterminé, celui qui les commande est le commandant de la station.

Commande. s. f. Assemblage de deux bouts de fil carret qui sont

Digitized by Google

tortillés ensemble, afin de servir de lien dans plusieurs ouvrages relatifs au service de la marine.

Commandement. s, m. *Command.* Pouvoir de commander dans une armée, dans une escadre, ou sur un vaisseau, ou dans un port. Tel est le sens de ce mot, lorsqu'on dit ou qu'un officier a le commandement, ou qu'il a eu plusieurs commandemens, ou qu'on lui a donné un commandement. Ensuite, pour distinguer le genre des commandemens, on dit que c'est le commandement ou d'une armée, *command of a fleet*, ou d'une escadre, ou d'un vaisseau, *command of a ship*, ou d'un port, *command of a royal dock yard,* ou d'une prise, ou d'un corsaire, ou d'un bâtiment de tel rang.

Commander. v. a. Un officier qui reçoit du Gouvernement le pouvoir de conduire un bâtiment désigné dans un lieu déterminé, et qui est chargé de lui faire remplir sa destination, est dit commander ce bâtiment. C'est dans le même sens qu'on dit commander une armée, une prise, une station. — Commander des gens de mer, c'est leur ordonner de se rendre dans les ports de l'Etat pour y servir sur ses vaisseaux. — Dans un bâtiment qui est en mer, il y a toujours un officier de service ou de quart, qui donne tous les ordres nécessaires pour le conduire ou le faire manœuvrer; et cet officier est dit commander le quart, *to command the watch*. L'officier qui dirige toutes les opérations pour faire faire une ou plusieurs manœuvres à un vaisseau, commande une manœuvre ou commande la manœuvre, *to work a ship*. Souvent ces ordres sont donnés et connus par des coups de sifflet convenus, et c'est commander au sifflet, *to wind a call*. — Celui qui ordonne à un timonier tous les changemens qu'il doit faire dans les positions de la barre du gouvernail, commande à la barre, *to cun a ship*. — Le mot impératif commande? *Halloa!* est souvent entendu à bord d'un vaisseau, après un coup de sifflet qui annonce à l'équipage qu'on a des ordres à lui faire connoître et exécuter. Ce mot prononcé, à haute voix, dans ces circonstances, par toute la partie de l'équipage qui est de service, exprime la demande des avis qu'on veut lui donner et assure qu'ils seront écoutés avec attention.

Comme-cela? ou comme-çà? adv. *Thus? as you go?* Expression laconique de l'ordre donné au timonier, de conserver la barre du gouvernail dans la position où elle se trouve momentanément, ou de maintenir le bâtiment dans l'état où il est.

Commettage. s. m. Action de commettre ou de tortiller ensemble des faisceaux de fils ou des cordages, pour en composer un gros cordage, *laying of ropes, and cables.* (Voy. Commettre.) — Cependant ce mot sert aussi quelquefois pour exprimer la disposition plus ou moins convenable des hélices d'un cordage, et on dit que tel commettage est bon ou mauvais, lorsque le tortillement est ou n'est pas, uni, égal et régulier sur toute la longueur de ce cordage, Le commettage est dit encore ou lâche ou serré, suivant le rapprochement

Digitized by Google

plus ou moins grand des hélices. Ainsi, dans la marine, ce mot, suivant les circonstances, exprime ou l'opération de commettre ou l'ouvrage exécuté.

Commetteur. s. m. Ouvrier dont l'art ou le travail consiste à commettre des cordages. (Voy. Commettre.)

Commettre. v. a. *To lay.* C'est tortiller uniformément et graduellement, les uns sur les autres, des faisceaux de fils, ou des cordages qui ont reçu séparément une torsion particulière et convenable. Voici la description succincte de cette opération telle qu'elle s'exécute dans les corderies de la marine militaire. — Veut-on composer un cordage? On étend des fils sur une longueur déterminée, et on les sépare en faisceaux en les tenant tous également tendus. Ces faisceaux, fixés par leurs extrémités à des manivelles, sont tordus séparément, et dans cet état de torsion, lorsqu'ils ont acquis celui qui convient à l'opération, ils reçoivent le nom de torons. Ensuite une extrémité de chacun de ces torons est attachée à une seule manivelle, tandis que, le cochoir placé entre ces torons, ainsi que les manivelles auxquelles est liée l'autre extrémité de chaque toron, les maintiennent séparés dans le reste de leur longueur. Enfin les torsions de ces torons étant continuées par le jeu des manivelles, le cochoir s'éloigne d'une de leurs extrémités, et les torons se roulent les uns sur les autres, par l'effet seul de leur tendance à se détendre. — Faire cette opération dernière dans laquelle les torons se réunissent pour ne composer qu'un seul et même cordage, c'est proprement commettre. Ce n'est cependant qu'un cordage commis en aussière, en ralingue, *hawser laid;* parce que les cordons qui sont tortillés ensemble ne sont que de simples faisceaux de fils; mais lorsque des aussières mêmes ou des cordages faits comme on vient de le dire, sont employés pour être commis ou tortillés ensemble, alors dans cette opération le cordage est commis en grêlin, *cable laid*, parce qu'on a pour objet de composer un cable ou un grêlin. — Comme dans le tortillement des torons ainsi que dans le commettage, ces torons ne peuvent conserver la longueur primitive des fils qui les composent, le cordage commis est toujours plus court que les fils d'ourdissage; et la différence ou le raccourcissement que ce travail produit nécessairement étant, suivant l'exigence des cas, ou le quart, ou le tiers de la longueur de ces fils, on l'exprime en disant de tel cordage, qu'il est commis ou au tiers ou au quart, ou entre le tiers et le quart, ce qui annonce en même temps ou le genre de commettage ou le degré de torsion du cordage commis.

Commis. s. m. Personnes préposées par le Gouvernement, dans les ports ou sur les vaisseaux, pour remplir des fonctions dont ils doivent rendre compte. Dans les bureaux des ports, des commis sont employés pour toutes les parties de l'administration de la marine, sous le titre général de commis de la marine, et quelques-uns sont distingués suivant

Digitized by Google

vant leur destination, par les noms de commis aux appels, du magasin général, du bureau des fonds ou de tel autre bureau. Lorsqu'ils sont embarqués sur les vaisseaux pour y être chargés de tout ce qui est relatif aux vivres, aux approvisionnemens de tout genre, ainsi qu'aux consommations, ils ont le nom de commis aux approvisionnemens, *clerk of the check*. — Le munitionnaire de la marine a aussi dans les ports des commis de bureaux ou de magasins, et dans les vaisseaux des commis particuliers dont l'emploi est de distribuer les vivres aux équipages, conformément aux ordonnances. Ces commis sont connus généralement sous le titre de commis des vivres de la marine, *steward, purser*.

Commissaires. s. m. *Commissioners of the navy*. Officiers d'administration de la marine militaire; ils sont connus maintenant sous le titre de commissaires des ports et arsenaux, et ils sont distingués entr'eux par ceux de commissaires généraux, commissaires ordinaires ou surnuméraires, et commissaires aux classes. Ils sont préposés pour veiller, sous les ordres d'un intendant de la marine, aux approvisionnemens des ports dans tous les genres; pour faire les revues de toutes les personnes employées au service de l'état dans les départemens, et pour ordonner le payement des appointemens, des soldes et des fournitures. — Les commissaires ordinaires dirigent chacun un des cinq bureaux ou une des cinq grandes divisions des travaux d'un port; les commissaires surnuméraires les aident ou les suppléent au besoin dans l'exercice de leurs fonctions, et les commissaires généraux ont une inspection générale sur tous les bureaux, et spécialement sur le magasin général. — Enfin les commissaires aux classes qui sont établis, et dans les ports militaires, et dans les ports marchands, et sur les côtes de la mer, et sur les bords des grandes rivières navigables, sont préposés pour enrôler, et payer les gens de mer de leur quartier, pour les destiner suivant leur tour au service de la marine, et pour décider des circonstances où leur engagement avec le gouvernement leur permet de naviguer pour le commerce sur des bâtimens François. — Remarquons aussi que la division des bureaux dans un port, fait quelquefois désigner les commissaires ordinaires par des noms qui annoncent le genre des fonctions dont ils sont chargés. C'est par cette raison qu'on distingue des commissaires, des fonds et des revues, des chantiers et ateliers, des vivres et des armemens, des hôpitaux et chiourmes, du magasin général et des magasins particuliers. Voy. ces mots.

Commission. s. f. Un bâtiment qui a une commission de guerre, *warrant*, est celui qui a une permission du gouvernement, de courir sur les bâtimens ennemis, et alors il porte le nom de corsaire.

Communiquer. v. a. Avoir des relations. Un vaisseau communique avec la terre, lorsque par ses canots les personnes embarquées sur ce bâtiment abordent sur cette côte, ou pour la connoître, ou pour

Digitized by Google

établir avec ses habitans des relations de commerce, ou d'échange, ou d'amitié. — Un bâtiment qui revient de certains parages où la peste règne ordinairement, ne peut communiquer avec la terre qu'après un intervalle de temps plus ou moins long, pendant lequel on examine le genre et le caractère des maladies qui affectent les individus embarqués dans ce bâtiment, pour s'assurer qu'il ne renferme le germe d'aucune maladie contagieuse, *to have a free intercourse or communication*. La grosse mer empêche quelquefois un vaisseau de communiquer avec la terre, et le soupçon de contagion impose une telle précaution à toutes les nations relativement aux bâtimens qui viennent de la mer.

Compagnie. s. f. Cela se dit d'un nombre de personnes réunies et destinées pour remplir les mêmes fonctions. Dans nos ports il y a des compagnies, de gardes de la marine ou d'élèves qui s'instruisent, soit à terre, soit à la mer, pour devenir des officiers de marine. — Il y a aussi des compagnies d'apprentifs canonniers, et leur titre annonce assez qu'elles sont composées de jeunes gens qui apprennent l'art et les détails du canonnage, ou l'artillerie appliquée à la marine. — Enfin, on dit d'un vaisseau qu'il est vaisseau de compagnie, *good company keeper*, lorsque ses qualités peuvent le faire ranger dans la classe commune des bons bâtimens de commerce, et parce que sans se faire distinguer par sa marche, il n'oblige pas les vaisseaux ordinaires qu'il accompagne dans une route quelconque, de l'attendre et de diminuer de voiles. C'est pourquoi on dit que de tels vaisseaux qui font route ensemble, vont de compagnie ou font voile de compagnie pour une destination déterminée.

Compas. s. m. *Compass*. Nom des boussoles en usage sur les vaisseaux (Voy. Boussoles). — Les compas de route, *sea compass*, sont ceux qui, placés dans l'habitacle d'un bâtiment, servent à diriger sa route. — Des compas de variation ou des compas azimuthaux sont ceux avec lesquels on détermine la variation ou la déclinaison de l'aiguille aimantée, *azimuth or azimuthal compass*, par le moyen des amplitudes ou des azimuths des astres; ils sont à cet effet garnis de pinnules et de tous les moyens qui peuvent les rendre propres à une telle mesure. — Des compas renversés, *hanging compass*, sont ceux qui sont construits pour être attachés au plat-fond d'un appartement, et pour indiquer aux spectateurs la direction de l'aiguille. Ils ne sont autre chose que des compas ordinaires établis dans une situation renversée, et la base du pivot de l'aiguille, au lieu de reposer au fond de la boîte, est posée sur la glace qui recouvre la boussole. — Dans l'atelier de la mâture, on nomme compas de mâture, *calliper's compas*, des compas en fer dont les branches sont courbes et semblables à ceux dont on connoît l'usage pour mesurer les diamètres des corps cylindriques ou sphériques. — Quelquefois on donne le nom de

Digitized by Google

compas de cordier à l'instrument qui est décrit sous le nom de calibre de fils.

COMPORTER (se). v. a. *To behave at sea.* Un vaisseau qui dans une grosse mer, et pendant une tempête, s'élève aisément sur les lames, qui a des mouvemens d'oscillation réguliers et peu étendus, qui ne fatiguent ni ses mâts, ni la liaison de ses parties, est un vaisseau qui se comporte bien à la mer, *to behave well at sea;* avec des qualités contraires, il est dit, se mal comporter à la mer. — Suivant le développement de ces qualités lorsqu'il a telle ou telle voile, on dit aussi qu'il se comporte bien ou mal, sous telle voilure ou à telle allure.

CONDAMNER. v. a. *To condemn.* On condamne un vaisseau en décidant qu'il n'est plus propre à aller à la mer, ou qu'il n'y a pas de sûreté à l'employer pour une navigation quelconque, parce que sa vétusté ou le mauvais état de toutes ses parties le rendent incapable de résister aux efforts de la mer et du vent.

CONDUISSOIR. s. m. C'est dans les corderies des ports, un bâton de plusieurs pieds de longueur, qu'un ouvrier tient en main par un bout, et qui est percé à l'autre extrémité pour servir au passage d'un fil qu'on devide sur un touret. L'ouvrier, avec ce conduissoir, dirige le fil et le force de s'étendre uniformément sur le devidoir ou le touret.

CONDUIT. s. m. Canal par lequel passe un cordage qui doit recevoir une direction nouvelle, ou qui a besoin d'être maintenu sur une direction donnée; lorsqu'une poulie sert à cet usage, elle est nommée poulie de conduit ou pour conduit. — On nomme sauf-conduit des lettres de protection que le gouvernement donne à un vaisseau ennemi pour qu'il ne soit pas arrêté par les bâtimens de la nation françoise.

CONDUITE. s. f. *Conduct money.* Somme d'argent que l'état fournit aux officiers de marine, aux matelots, et à toutes les personnes qui reçoivent ses ordres pour se rendre d'un lieu dans un autre.—Elle sert à subvenir aux dépenses des voyages.

CONGÉ. s. m. *Pass or passport.* Le congé d'un bâtiment ou du capitaine qui le commande, est une permission de mettre en mer, avec telle destination, et avec tel chargement. Ce congé est donné au nom de l'amiral. Il est nécessaire à tout bâtiment mâté, sous peine de confiscation, et il ne peut être délivré sans que le rôle d'équipage ait été présenté. — Le congé d'un matelot est, ou une permission de se retirer chez lui après une campagne achevée, ou une dispense, soit de continuer une campagne commencée, soit de remplir l'engagement qui l'obligeoit de servir sur un bâtiment pendant un voyage.

CONGÉDIER. v. a. *To discharge the crew.* On congédie des ouvriers, des matelots, c'est-à-dire, qu'après les avoir employés pour le ser-

Digitized by Google

vice de l'état dans les ports ou sur les vaisseaux, on leur donne une permission de travailler pour leur compte, et de se retirer des arsenaux ou des vaisseaux dans lesquels ils étoient retenus par les ordres du gouvernement.

CONGRÉAGE. s. m. C'est l'action de congréer un cordage. (Voy. Congréer). — C'est aussi l'ouvrage fait dans cette opération.

CONGRÉER. v. a. *To worm a stay, cable, etc.* C'est remplir le vide qui règne extérieurement (fig. 75 M.) entre les hélices d'un cordage, ou entre les contours de ses torons tortillés ou roulés les uns sur les autres. Ce remplissage est effectué par un petit cordage assorti, et qui suit le cours de chaque toron sur tout l'espace qui doit être congréé. Par ce moyen le cordage congréé reçoit une forme plus arrondie qu'elle ne l'étoit avant cette opération, et plus rapprochée de la forme cylindrique. Ce petit cordage est du bitord, lorsque ses tours doivent être recouverts par une toile ou une fourrure, car autrement on y emploie du merlin ou du quarantenier. On congrée plusieurs manœuvres d'un vaisseau, telles que ses étais, ses cables, etc.

CONNOISSANCE. s. f. Lorsque sur un vaisseau on se trouve à portée, en suivant une route déterminée, de voir et de reconnoître une terre ou une île, on dit alors qu'on a connoissance de cette terre, de cette île, etc. *To make land.* — Après un voyage de long cours, et aux approches de terre, on cherche ordinairement à prendre connoissance d'une terre avancée, c'est-à-dire, à se mettre à portée de la voir afin de rectifier les erreurs qui peuvent avoir été commises dans l'estimation des routes faites en pleine mer. — Suivant les circonstances, on prend aussi connoissance (dans le même sens) ou d'un ennemi, ou d'une armée, ou d'un vaisseau, pour diriger sur ces données toujours nécessaires, et sa marche et l'exécution des projets qu'on peut former.

CONNOISSEMENT. s. m. *Bill of lading.* Déclaration faite et signée par le capitaine d'un bâtiment de commerce, des marchandises ou des objets qu'il a reçus à son bord, avec l'engagement de les remettre à telle personne, et dans tel lieu déterminé sous des conditions exprimées et convenues.

CONSEIL. s. m. Assemblée ordonnée par le gouvernement pour un service, ou extraordinaire, ou permanent. Dans la marine, il y a des conseils de guerre et d'administration, et les objets qui y sont traités sont assez généralement connus. — Il y a aussi un conseil d'administration dans chaque port de l'état. Il est composé de cinq membres, c'est-à-dire, du commandant du port, de l'intendant, du directeur général, du commissaire général, et du major général de la marine; il examine les plans et devis, soit des vaisseaux, soit des ouvrages quelconques du port, et les demandes d'ouvriers ou de matières nécessaires au service du moment. Il reçoit les comptes de

Digitized by Google

recettes ou visites. Il vérifie les états de dépenses, et de consommation, pour construction, ou radoub, ou armemens, ou campagnes. Il juge les devis des ouvrages civils, les marchés, les adjudications, les traités et les projets de travaux ou d'approvisionnemens. Il décide de l'avancement des ouvriers dans les ateliers, et de la paie qu'il convient de leur donner. On lui remet les journaux des campagnes avec les procès-verbaux et les devis des bâtimens. Enfin il étend son inspection sur les casernes, les hôpitaux, le bagne, le magasin des vivres, etc. — Dans un bâtiment de l'Etat, il y a une chambre de conseil dont on a parlé à l'article chambre, et qui n'est ainsi nommée que, parce qu'au besoin, c'est dans cette chambre qu'on tient un conseil. — Dans la conversation familière, on dit quelquefois des vents, qu'ils sont au conseil, *winds are seeking a hole to blow out of*, lorsque leur direction est incertaine, variable, et que l'air se balançant dans divers sens, cherche à prendre un cours déterminé.—D'après le décret impérial du 22 juillet 1806, le conseil de marine est assemblé pour examiner la conduite des officiers généraux, capitaines de vaisseaux et autres officiers, relativement aux missions et à l'emploi des fonds qui leur ont été confiés. — Le conseil de guerre est institué pour juger des crimes de désertion, et autres qui ne sont pas de la compétence du conseil de justice. — Le conseil de justice est composé de cinq officiers, et juge de tous les délits emportant peine de la cale ou de la bouline. — Le conseil des prises connoît de toutes les contestations relatives aux prises maritimes, et aux bris, naufrage et échouement des bâtimens ennemis ou neutres sur nos côtes.

Consentir. v. n. *To spring, or break, or to have a spring.* On dit qu'un mât a consenti, lorsqu'un grand effort ou une suite d'efforts a changé son état primitif, c'est-à-dire, la forme qui lui avoit été donnée, et lors même qu'il a éclaté ou éprouvé une désunion partielle. On le dit aussi d'une vergue, et dans un même sens. On étend même l'usage de ce mot pour exprimer l'état d'un vaisseau qui, dans un échouage, a éprouvé quelqu'altération dans ses contours ou dans les liaisons de ses parties. — De même forcer une pièce de bois de plier ou de se courber, c'est la faire consentir.

Conserve. s. f. *Tender, or company keeper.* Vaisseau de compagnie ou qui fait route de compagnie avec d'autres bâtimens. — Des vaisseaux qui naviguent ensemble, et qui se tiennent toujours à la vue les uns des autres pour se défendre et se secourir réciproquement, sont dits aller de conserve, *to sail in company*, *to keep company together*; chacun de ces bâtimens est nommé quelquefois par les autres du nom de conserve, et ce mot vient non-seulement de ce que chacun est disposé à agir pour la conservation des autres, mais aussi, parce que tous luttent contre les causes qui peuvent les séparer, et tâchent d'être mutuellement et constamment en vue.

Conserver. v. a. Un vaisseau en conserve un autre ou conserve

Digitized by Google

une armée, *to keep a ship's company*, lorsqu'il les garde constamment en vue, lorsqu'il dirige sa marche et ses mouvemens sur ceux des bâtimens qu'il se propose de ne pas perdre de vue. — Dans une armée, les vaisseaux sont dits conserver leurs distances réciproques lorsqu'ils observent de se tenir constamment éloignés les uns des autres à une distance déterminée. De même l'ordre qui règne entr'eux est conservé, lorsque leur rang, ou leur colonne, ou leurs places respectives restent parfaitement les mêmes malgré les causes qui peuvent y produire des changemens ; et ils sont dits alors conserver l'ordre ou la ligne qu'ils doivent former ensemble. — Lorsque des bâtimens font route ensemble et de compagnie, ou pour se prêter des secours au besoin, ou pour s'observer réciproquement dans leurs mouvemens, on dit qu'ils se conservent. — Conserver un amer à N air de vent, *to keep a sea marck N point of the compass*, c'est se tenir placé de manière que cet amer ou cette marque ne cesse d'être vue d'un vaisseau, sur un air de vent déterminé. — Enfin conserver l'avantage du vent, c'est encore pour un vaisseau garder à l'égard d'un autre vaisseau une position relative, qui est considérée par les marins comme très-avantageuse, *to keep the weather gage*. C'est être placé au vent d'un autre vaisseau, et se maintenir avec soin dans cet état qui est favorable aux projets et de fuite et d'attaque, ou à celui de porter du secours avec célérité, aux bâtimens sur lesquels on conserve l'avantage du vent.

Consommations. s. f. *Expenditure of the stores during a sea voyage.* Choses consommées dans les ports et à bord des vaisseaux, ou par l'usage, ou pour des travaux quelconques, ou pour la nourriture des équipages. Dans l'état des dépenses de la marine, l'article des consommations comprend non-seulement les bois employés à construire, les cordages, les poulies, les voiles, les ancres, etc., dont les circonstances ou l'usage amènent la destruction, mais aussi les denrées, les vivres, la poudre, les boulets, etc., qui sont employés suivant les besoins. — La nourriture journalière des équipages des vaisseaux forme une partie de leurs consommations ; des voiles emportées par le vent, des mâts détruits, des canons jetés à la mer, des ancres et des cables abandonnés ou perdus, sont autant d'objets de consommation.

Constructeur. s. m. Titre distinctif des artistes qui, dans les ports du commerce, exercent l'art de bâtir des vaisseaux. *Builders, ship-wright* ; mais les architectes des vaisseaux, dans les ports militaires, portent le titre d'ingénieurs-constructeurs, et cette différence est d'autant plus juste que les premiers ne savent de leur art que la pratique, tandis que les ingénieurs réunissent à la connoissance des règles, la théorie qui les éclaire et qui dirige leur application. Les premiers imitent des modèles. Les autres créent des plans de bons vaisseaux et dirigent leur exécution avec tout le succès que peuvent produire la réflexion, les lumières et l'expérience.

Digitized by Google

Construction. s. f. *Shipbuilding.* Art de bâtir les vaisseaux. Ce mot renferme la préparation, le travail, l'arrangement, l'assemblage et la liaison de toutes les pièces qui composent le corps d'un bâtiment de mer. Les ingénieurs tracent les contours, et des charpentiers exécutent les plans, ou exercent particulièrement l'art de la construction. — On dit d'un vaisseau qu'on s'occupe à bâtir, qu'il est en construction ou sur les chantiers. — Les espaces, où dans un port on prépare les pièces composantes d'un vaisseau, et où l'on exécute toutes les opérations relatives à la pratique de la construction, reçoit le nom de chantier de construction, comme le plan incliné sur lequel repose un vaisseau pendant sa bâtisse, est désigné sous le nom de cale de construction. — Les formes particulières que les divers peuples navigateurs ont affecté de donner à leurs bâtimens, présentent des différences qui servent à distinguer ces bâtimens entr'eux, et on les désigne en disant des uns et des autres qu'ils sont de construction ou française, *french shipbuilding*, ou anglaise, ou espagnole, ou étrangère. *foreign built shipping.*

Construire. v. a. *To build ships.* Bâtir. On construit un vaisseau, un bâtiment de mer, en réunissant et liant ensemble toutes les pièces qui sont propres à le composer. Dans ce sens, construire n'est que l'ouvrage d'un charpentier; cependant, lorsqu'un ingénieur a tracé et fait adopter des plans de vaisseaux, on dit aussi qu'il a construit ces vaisseaux quoiqu'ils aient été bâtis par d'autres mains. — Faire construire un bâtiment, c'est en ordonner l'exécution et en faire tous les frais.

Contraire. adj. La marée ou un courant sont nommés contraires, lorsque leur direction ne permet pas à un vaisseau de suivre une route proposée, ou lorsqu'ils s'opposent à ce qu'il dirige sa marche vers un terme designé. — Le vent est contraire, *foul wind*, lorsque son action ne peut être employée avec avantage à pousser un vaisseau sur un air de vent déterminé. En considérant le plan de l'horison partagé en trente-deux parties égales par autant de rayons ou d'airs de vent menés du centre à la circonférence, il y a toujours pour les grands vaisseaux dix à douze des airs de vent sur lesquels ils ne peuvent, à l'aide de leurs voiles et du vent régnant, acquérir une vîtesse progressive qui les fasse avancer dans l'espace; et si le vent souffle sur l'un de ces airs de vent, il est réputé vent contraire.

Contr'arc. s. m. L'arc d'un vaisseau a déjà été défini au mot arc, et c'est la courbure qu'il acquiert, après quelques services, dans le sens de sa longueur, parce que ses extrémités s'abaissent à l'égard de sa partie moyenne. La quille d'un tel vaisseau se courbe aussi comme le vaisseau par les mêmes raisons, et de manière que la convexité de l'arc qu'elle forme est tournée du côté des ponts de ce bâtiment. Cependant la roideur avec laquelle on tend les haubans, ainsi que les étais des mâts verticaux, force ces mâts d'agir sur la quille, au point où

Digitized by Google

leur pied repose, avec une force qui est proportionnée, soit à leur poids, soit à l'effort partiel qui résulte de la tension des cordages indiqués ; l'effet de cette action est alors de courber la quille dans un sens opposé à l'arc, mais elle n'est déformée que dans le lieu où cette puissance est appliquée, et cette altération est nommée contr'arc de la quille.

Contrarier. v. a. Etre contraire. Un vaisseau est contrarié par les vents, *wind bound*, par les courans, lorsqu'au lieu de favoriser sa marche vers le terme de son voyage proposé, ils deviennent des obstacles qui l'empêchent de suivre la route qu'il doit tenir, et qui quelquefois tendent à l'en écarter avec plus ou moins de succès. — Un vaisseau qui a été retenu dans un parage par des vents contraires, est dit avoir été contrarié par les vents.

Contre. Préposition. Ce mot entre dans plusieurs expressions, et il entre aussi dans la composition de plusieurs mots qui sont rapportés ici successivement. — Lorsque le vent, ou la marée, ou un courant ont une direction opposée à celle qu'on se propose de donner à un vaisseau dans son mouvement, on dit qu'ils sont contre ; et lorsque malgré cet état des choses, un vaisseau s'avance et surmonte ces obstacles réunis, il est dit aller contre vent et marée, parce qu'il refoule la marée, et ne se laisse pas arrêter par les vents contraires. — On dit d'un vaisseau, qu'il court à contre, ou qu'il est à contre, lorsque la direction de sa marche est dans un sens contraire à celui de la route d'un autre bâtiment ; deux bâtimens vont à contre l'un de l'autre, ou courent des bords à contre, lorsque l'un ayant les amures sur un bord, l'autre les porte sur le bord opposé ; c'est-à-dire, lorsqu'ils présentent chacun des côtés différens au vent régnant, avec des voiles orientées convenablement pour avancer dans l'espace. — On dit des vergues d'un vaisseau, qu'elles sont brassées à contre ou contre brassées, lorsqu'elles sont placées de manière que le vent, qui auparavant frappoit dans les voiles qu'elles portent, agit alors sur leur face antérieure, etc.

Contr'amiral. s. m. *Rear admiral*, commandant de la troisième escadre dans une armée navale. Ce titre n'est pas généralement adopté dans la marine françoise.

Contre-bittes. s. f. Arc-boutans en forme de consoles, qui servent d'appui aux montans des bittes, afin qu'ils résistent avec plus de succès aux efforts des cables par lesquels un vaisseau est lié à une ancre mouillée. *Obdq* (fig. 35. C.) est une contre-bitte qui est plus connue sous le nom de taquet de bittes.

Contre-brasser. v. a. Si un vaisseau s'avance avec ses voiles orientées au plus près du vent, et qu'on change la position de ces voiles en plaçant leurs vergues, de manière qu'elles reçoivent l'impulsion du vent sur leur face antérieure, c'est-à-dire, sur la face opposée à celle qui en étoit frappée auparavant, on dit de ces vergues

Digitized by Google

qu'elles sont contre-brassées, parce qu'on ne produit ce nouvel état des choses qu'en faisant agir un cordage nommé bras qui sert à faire varier l'angle que fait la vergue au bout de laquelle il est attaché, avec la direction de la quille.

CONTRE-CIVADIERE. s. f. *Bou sprit top sail.* Voile quadrangulaire qui, dans un vaisseau, est portée par le bâton de foc ou le bout dehors du beaupré. On la voit (fig. 1. A.) établie et déployée au-dessus de la civadière qui est immédiatement portée par le beaupré.

CONTRE-CORNIERE. s. f. Pièce de bois qui sert à lier ensemble la cornière et l'estain d'un vaisseau; c'est *ef* (fig. 60. C.) qu'on voit appliquée sur l'estain *lg* et la cornière *li*. L'autre estain opposé a un pareil lieu commun *cm* avec sa cornière.

CONTR'ÉTAMBOT. s. m. Pièce de bois dont on recouvre l'étambot sur une de ses faces. Si elle est appliquée extérieurement sur la face postérieure *ab* (fig. 60. C.) de l'étambot, elle est nommée contr'étambot extérieur, *back of the stern post;* si elle est appliquée sur la face opposée à la précédente, c'est un contr'étambot intérieur, *inner post*. La première est faite pour recevoir les entailles profondes où sont logées les ferrures du gouvernail (fig. 42. C.), et pour ménager la force de l'étambot en ne lui appliquant pas immédiatement ces ferrures. La seconde n'a été imaginée que pour ajouter à la résistance de l'étambot et à la solidité de l'arcasse.

CONTR'ÉTRAVE. s. f. *Apron.* Pièce de bois employée et appliquée sur le contour intérieur de l'étrave, pour lier ensemble les pièces qui composent cette étrave. *Po* (fig. 22. C.) représente la contr'étrave au lieu qu'elle occupe dans le corps d'un vaisseau, ou sur l'étrave *dc*. Elle est composée aussi de plusieurs pièces, qui, dans leur longueur, croisent les points de réunion ou les écarts, et des pièces de l'étrave, et de celles-ci avec les pièces de la quille, afin de fortifier leur assemblage et faire avec elles un tout susceptible de toute la solidité nécessaire.

CONTRE-FOC. s. m. Voile triangulaire, qui dans un vaisseau est placée (fig. 1. A.) entre le grand et le petit foc, et portée, lorsqu'elle est déployée par le mât de misaine et le bâton de foc, dans une position oblique à l'horison.

CONTRE-HILOIRE. s. f. Dans quelques ports, on donne ce nom à de fortes planches qu'on place contre les hiloires pour faire partie du plancher ou du pont du vaisseau, et elles ne sont distinguées des autres bordages de pont, que parce que leur épaisseur est plus considérable, et qu'elles s'adentent par des entailles avec les baux qu'elles croisent dans leur cours.

CONTRE-MAÎTRE. s. m. Titre distinctif donné à certains ouvriers ou artistes, pour annoncer qu'ils sont au second rang dans leur classe. Parmi les charpentiers qui travaillent dans un port, il y a des contre-maitres, *foremen of a dock yard.* Il y a aussi des contre-maîtres dans

Digitized by Google

différens genres, c'est-à-dire, qui sont ou calfats, ou voiliers, ou forgerons, ou mâteurs, ou poulieurs, etc. — De même dans un vaisseau, on embarque des contre-maîtres pour le service. Parmi ceux-ci, il y a le contre-maître du vaisseau, *boat's swain mate*, qui a rang après les maîtres d'équipage, et qui est distingué sous le nom de contre-maître de la cale.

CONTRE-MARCHE. s. f. *Countermarch.* Dans les évolutions d'une armée navale, c'est un mouvement par lequel plusieurs vaisseaux, d'abord rangés sur une même ligne, viennent successivement se placer sur une nouvelle ligne. — Des vaisseaux étant en ligne de bataille (fig. 23. E.) virent de bord par la contre-marche, lorsque chacun à son tour, se rend en un même point, tourne sur lui-même par une rotation horisontale, et dirige ensuite sa route dans le même ordre respectif sur l'autre ligne de bataille qui est ponctuée. Cette contre-marche peut se faire en virant de bord, vent devant ou vent arrière; c'est pourquoi on distingue ces évolutions par les noms de contre-marche vent devant, et contre-marche vent arrière.

CONTRE-MARÉE. s. f. Courant opposé à la marée qui le produit. Cet effet vient de ce que la mer, qui s'avance avec vîtesse dans un espace libre, en raison du mouvement de flux ou reflux, reçoit plus d'accroissement dans son élévation au milieu du canal qu'elle parcourt, que dans les sinuosités latérales de ce même canal; dès-lors les eaux du milieu s'épanchent dans ces lieux réservés, et y forment des courans dont les directions sont plus ou moins opposées à celle du courant général de la marée.

CONTRE-POINT. s. m. Cordage supplémentaire dont on double la ralingue d'une voile, dans la partie *x n* (fig. 55. M.) qui embrasse le coin inférieur de cette voile *abdc*. Comme c'est par ces coins ou points que l'action du vent est en partie transmise à un vaisseau, ils doivent être susceptibles d'une plus grande résistance que le reste du contour de la voile, c'est pourquoi on les fortifie par un contre-point étroitement uni à la ralingue.

CONTRE-QUILLE. s. f. *Upper false keel.* Pièce de bois appliquée sur la face supérieure et horisontale de la quille; cette espèce de doublage est non-seulement utile pour former un lien commun entre les pièces diverses qui composent la quille d'un vaisseau (fig. 39. C.) en croisant dans son cours leur point de réunion, mais aussi parce qu'assez épaisses pour fournir aux entailles qu'elles doivent présenter au talon de chaque varangue, elles dispensent de faire, dans l'épaisseur de la quille qu'elles recouvrent, ces entailles qui seroient nécessaires si les varangues reposoient immédiatement sur sa face supérieure. Les pièces de contre-quille fortifient donc doublement la quille, et en assurant la liaison de ses parties et en contribuant à ce qu'elles ne soient altérées an aucun point dans ses dimensions.

CONTRE-VOILE d'étai. s. f. Voile quadrangulaire, elle est dans un

Digitized by Google

vaisseau placée obliquement à l'horison, et le lieu où elle est déployée est entre la voile d'étai, de hune et celle du grand perroquet, dans l'intervalle qui sépare le grand mât et celui de misaine. Voy. fig. 71. A.) Son effort, sous l'impulsion du vent, se transmet en partie et au ton du grand mât de hune, et au petit mât de hune qui sert d'appui aux extrêmités d'un de ses côtés.

CONTRÔLEUR. s. m. *Compiroller of the navy.* Officier d'administration de la marine militaire ; ses fonctions sont d'inspecter toutes les recettes et les dépenses des arsenaux, ainsi que les achats et emplois des marchandises, d'assister à tous les marchés faits pour la marine, de recevoir les enchères, d'être présent aux revues des équipages, de contrôler les acquits, d'enregistrer les brevets et commissions, de faire le recouvrement des deniers dus à Sa Majesté, et d'être dépositaire de tous les titres et papiers qui sont relatifs aux opérations, au service et aux approvisionnemens de la marine.

CONVOI. s. m. *Convoy.* Ce mot exprime quelquefois un nombre plus ou moins grand de bâtimens marchands qui naviguent sous la protection des vaisseaux de guerre chargés de les escorter. Quelquefois aussi, on donne ce nom aux vaisseaux de guerre qui convoient. — — C'est pourquoi on dit d'un bâtiment qu'il est de tel convoi, comme on dit aussi qu'il part sous convoi de tel bâtiment de guerre, *to depart with convoy.* — La première acception paroîtroit seule admissible, parce qu'on dit généralement, escorter un convoi. — Une armée navale, qui est chargée de convoyer, marche alors dans un ordre particulier, qu'on nomme ordre de convoi. (V. Ordre.)

CONVOYER. v. a. *To convoy.* Accompagner, escorter des bâtimens, pour les défendre, au besoin, des attaques ou des entreprises des ennemis.

COQ. s. m Dans un vaisseau, c'est un matelot qui est chargé de faire la cuisine pour l'équipage, *crew's cook.* — Dans l'atelier de la corderie d'un port, c'est un ouvrier qui fait chauffer le goudron avec lequel on goudronne les fils carrets.

COQUE. s. f. On donne ce nom, *body*, *hull of a ship*, au corps d'un bâtiment de mer, lorsqu'il est vide et sans mâture ni gréement. — On nomme aussi coques, *kink*, des espèces d'anneaux que forme un cordage, lorsque tortillé à un trop haut degré il se replie sur lui-même dans un ou plusieurs points de sa longueur.

COQUERON. s. m. Dans un vaisseau de guerre, c'est un compartiment fait vers la partie extrême de la soute aux poudres, et qui embrasse l'espace *lmq*, (fig. 15. P.) — Dans les canots, on donne ce nom à de petits retranchemens faits à l'avant et à l'arrière, pour servir à contenir quelques effets qui y sont déposés.

CORBILLON. s. m. Petit seau ou baquet dont on se sert journellement à bord des bâtimens de mer, pour recevoir le biscuit destiné à la nour-

Digitized by Google

riture, d'une partie déterminée de l'équipage, qui est ordinairement composée de sept hommes.

Cordage. s. m. *Cordage*, *or rope*. Nom général de toutes sortes de cordes de quelque manière qu'elles soient commises. Si des cordes sont composées de chanvre du premier ou du second brin, et si elles sont faites avec une herbe ou un jonc particulier, suivant l'usage qui en est établi sur les bords de la Méditerranée, on les distingue en disant que ce sont des cordages du premier ou du second brin, ou des cordages d'auffe. — Si leurs fils sont goudronnés ou non, les cordages sont noirs ou blancs, *black or untarred*. Comme ces fils entrent en nombre plus ou moins grand dans la composition d'un petit cordage, on désigne la grosseur et la fòrce de ces derniers par le nombre de leurs fils, en leur donnant la dénomination de cordage de N fils. Les plus gros cordages sont indiqués par le nombre de leurs torons ou cordons, *ropes made with N strands*, ou par le nombre de pouces de leur grosseur, et tous les cordages qui ont une grosseur peu considérable, sont connus sous la dénomination générale de menus cordages. — Si les cordages sont composés de torons ou de cordons, c'est-à-dire, de faisceaux de fils tortillés ou de cordages déjà commis séparément, on dit qu'ils sont des cordages en grélins ou en aussière, *cable laid, hawser laid*. — Enfin on dit d'un cordage qu'il est mou ou largue, *slack rope*, lorsqu'il est lâche et sans aucune tension.

Corde. (à mâts et à-) *Under bare poles*. Préposition adverbiale qui exprime l'état d'un vaisseau, lorsqu'en pleine mer, ses voiles n'étant pas déployées, le vent n'agit que sur ses mâts, ses vergues et les cordes qui servent à les soutenir ou à orienter les voiles. Ce vaisseau n'est alors sollicité au mouvement que par la seule impulsion du vent régnant sur la surface de ses mâts et de son gréement.

Cordelle. s. f. Tirer un vaisseau à la cordelle, c'est le mouvoir à l'aide de cordages, roidis par des hommes plus ou moins nombreux qui sont rangés à terre sur divers points de leur longueur, ils transmettent leurs efforts à l'aide de sangles qu'ils passent en écharpe sur leurs épaules. — Ces hommes ainsi employés portent aussi le nom d'hommes de cordelle, et leur troupe est dénommée une cordelle, — On remonte et on descend des rivières à la cordelle. — On commande une cordelle ou des hommes de cordelle, pour les mouvemens d'un bâtiment; et les hommes qui agissent dans ces opérations sont dits tirer à la cordelle.

Corderie. s. f. *Rope-house*. Atelier de deux cents toises de longueur et de vingt-quatre pieds de largeur, dans les ports de l'Etat. Le chanvre y est préparé, peigné, converti en fils et ensuite employé à faire toutes sortes de cordages pour le service des vaisseaux et des arsenaux de marine. — C'est aussi le nom de l'art qui a pour objet la composition des cordages quelconques, *art of rope making*.

Cordon. s. m. *Strand*. Nom qui est donné aux aussières, lorsqu'elles

Digitized by Google

sont tortillées ou commises ensemble pour composer un nouveau cordage nommé grêlin ou cable. Il sert à distinguer cette manière de commettre en grêlin de celle de commettre en aussière ; dans laquelle on n'emploie que des faisceaux de fils qui d'abord sont tortillés séparément, et qui ensuite, sous le nom de torons, sont tortillés les uns avec les autres.

CORNE. s. f. Dans le gréement d'un vaisseau, c'est une vergue qui par une de ses extrémités, terminée en croissant, s'appuie sur le mât qui la porte, et qui est destinée à tenir déployée une voile quadrangulaire de la forme de celle d'artimon (fig. 81. M.) On aura une idée de l'extrêmité d'une corne, en considérant la fig. (52. M.), *crutch or cheek*. Les fig. (10, 15, 17, 18, 19, 22, 23, 26, 27, 28. V.) font connoître le lieu et l'usage de semblables cornes — Aujourd'hui, dans quelques gros vaisseaux, la voile d'artimon (fig. 1. A.) est enverguée à une corne ; dans les senaux (fig. 12. V.) la voile, nommée voile de senau, est portée par une corne, *gaff*. Dans des petits bâtimens, un côté des voiles auriques est étendu sur une corne, *throat*. — Quelques opérations qui sont exécutées dans l'atelier de la garniture, pour la préparation des manœuvres d'un bâtiment, exigent le secours d'un épissoir en bois, dont la grosseur a de 3 à 5 pouces de diamètre, sur une longueur qui varie de 18 à 36 pouces, et cet épissoir porte le nom de corne. Il sert à augmenter les ouvertures ou les séparations déjà commencées par les épissoirs en fer, entre les cordons des grêlins ou des cables.

CORNET. s. m. *Case of a mast, or step and partners*. Espèce de garniture en bois, dont on recouvre le pied d'un mât dans sa partie antérieure, jusqu'à la hauteur de l'étambrai, afin de le défendre de tout accident dans les petits bâtimens qui ne sont pas pontés.

CORNETTE. s. f. Marque de distinction (fig. 14. E.) qui n'est arborée que dans les vaisseaux commandés par des chef-d'escadres. Elle consiste dans un pavillon quarré, qui est terminé par deux pointes, et qui est déployé à la tête du mât d'artimon.

CORNIERE. s. f. Nom synonime avec celui d'estain, dont l'usage est plus généralement adopté. (Voy. Estain). *Fashion pièce*.

CORNICHE. s. f. La corniche de la lisse d'hourdy, dans un vaisseau, est une pièce de bois sculptée, dont on recouvre la face extérieure de la lisse d'hourdy et dans toute sa longueur, lorsque les montans de voûte ont été placés, ainsi que les bordages dont les extrémités sont fixées sur cette même lisse.

CORPS. s. m. Le corps d'un vaisseau n'est que ce bâtiment nud, sans gréement, ni mâts, ni voiles, *hull of a ship*. — Le corps d'une poulie est la caisse *nam*, (fig. 60. M.) qui renferme un rouet tel que *b*, *shell of a block*. — Le corps d'une pompe, *chamber of a pump*, est la partie intérieure de cette pompe, qui est parcourue par le piston dans ses mouvemens alternatifs ; quelquefois cette partie est de fonte

Digitized by Google

afin qu'elle ne soit pas aussi susceptible, que si elle étoit en bois, des altérations et des changemens que l'humidité, l'air et le frottement tendent sans cesse à produire. Plusieurs vaisseaux de guerre qui naviguent ou combattent ensemble, sous les ordres d'un seul chef, composent une armée navale et manœuvrent en corps d'armée, *body of a fleet.* — Dans une armée en bataille, la partie qui est au centre est nommée le corps de bataille, *center of a fleet.* — Dans un port on donne le nom de corps mort, *moorings, bollards in a dock yard*, à des cables fixes, par lesquels on attache et on maintient les vaisseaux dans une place déterminée. — On indique aussi certaine voilure, qu'un vaisseau présente à l'impulsion d'un vent régnant, en disant qu'il a, ou qu'il porte ses quatre corps de voiles. Cette expression annonce que sa grande voile, sa misaine et ses deux huniers sont seuls déployés, *main, fore, and top-sails.*

Correction. s. f. Opération par laquelle on rectifie les erreurs faites sur la longueur ou sur la direction de la route d'un vaisseau, *correction in the dead reckoning.* C'est en déterminant la latitude du lieu où se trouve un vaisseau en pleine mer, par le moyen de certaines observations des astres, qu'on découvre l'erreur de la latitude qui avoit été estimée d'après des mesures méchaniques, et alors sur une différence de ces latitudes, on en conclut que les bases de cette estime sont nécessairement défectueuses. La correction des routes n'est autre chose que celle de ces bases, et elle consiste à fixer conséquemment à l'erreur commise en latitude, celle qui a pu être faite ou sur l'air de vent suivi par le vaisseau, ou sur l'espace qu'il a parcouru, et par conséquent à déterminer la véritable longitude du lieu de la mer où le bâtiment doit être arrivé.

Corriger. v. a. Rectifier, effacer les erreurs. On corrige, dans ce sens, et la route d'un vaisseau, et sa latitude, et sa longitude, déterminées par une estimation approchée, ou conclues des mesures méchaniques de la longueur de cette route et de sa direction. La dérive, les courans, les lames, les variations de force dans le vent et plusieurs autres causes, ainsi que des incertitudes sur la véritable déclinaison de l'aiguille aimantée, ne peuvent jamais être parfaitement connues dans leur influence sur la position réelle d'un vaisseau en pleine mer; et par conséquent tous les résultats auxquels on est conduit, en ayant égard à l'effet de toutes ces puissances, restent toujours susceptibles d'être corrigés si on veut parvenir à un resultat final et parfaitement exact, qui est toujours la position précise d'un vaisseau sur la surface des mers. (Voyez Correction.)

Corsaire. s. m. *Privateer.* Noms des bâtimens de mer, dont le gouvernement autorise l'armement et l'emploi pour courir sur les vaisseaux ennemis, les attaquer et les combattre. Ces entreprises sont commencées et suivies aux frais, profits et risques des personnes qui les exécutent, ou qui forment ces plans d'attaque. — Le nom de cor-

Digitized by Google

saire est donné non-seulement aux bâtimens qui reçoivent cette destination, mais aussi aux capitaines mêmes qui les commandent.

Corvette. s. f. *Sloop of war*. Petit bâtiment de guerre qui n'est jamais armé de plus de vingt canons en batterie. Sa principale qualité devroit être de bien marcher, parce qu'il est souvent destiné à porter des ordres et des avis; mais la science de la construction n'est pas encore assez avancée pour assurer cette célérité nécessaire aux corvettes qu'on construit avec cette intention.

Cosse. s. f. *Thimble*, *bull's eye*. Anneau de fer plat (fig. 61. 63. M.), qui, recourbé sur les bords, présente une cannelure propre à recevoir et maintenir un cordage dont on l'entoure. Plusieurs poulies telles que celles des (fig. 8. et 15. M.) portent des cosses qui sont ceintes étroitement par leurs estropes, afin de faciliter leurs amarrages, ou de permettre qu'elles soient aisément attachées partout où elles peuvent être utiles, à l'aide d'aiguillettes ou de petits cordages qui passent dans ces cosses. Le grand usage de ces anneaux est aussi adopté pour prévenir les effets du frottement, et empêcher que les amarrages ne portent immédiatement sur les cordages qui servent de ceinture à ces cosses. On s'en sert aussi comme de canaux qui maintiennent sur une direction déterminée un cordage quelconque qui les traverse dans son cours, ou qui changent au besoin sa direction première. — Quelquefois des crocs ou des crochets tiennent à de pareilles cosses, suivant les lieux où elles sont établies, (fig. 9. M.)

Côte. s. f. *Shore*, bord de la mer ou ses rivages; c'est cependant, et bien plutôt la bande de terre qui borde la mer. On dit d'une côte qu'elle est acore, à pic, lorsque sa surface extérieure est dans un plan presque vertical, *bold shore*, *bluff*; comme elle est basse, lorsqu'elle s'élève peu au-dessus du niveau de la mer qui l'environne, *shallow coast*; et qu'elle se prolonge sous l'eau, comme hors de la mer, en faisant un très-petit angle avec l'horison. — Une côte est saine, *clear shore*, lorsque près d'elle la mer conserve une grande profondeur, et n'est semée d'aucuns rochers ou bancs qui puissent rendre la navigation dangereuse. — Elle est mal saine, *foul coast*, dans des conditions contraires. — La position d'une côte relativement à un vaisseau la fait désigner quelquefois sous le nom de côte sous le vent, côte au vent, *lee shore*, *weather shore*, pour désigner que le vent peut porter le bâtiment sur la première, et tend à l'éloigner de la seconde. C'est pourquoi les expressions faire côte, jeter, donner, aller, être à la côte, *to run a ground*, signifient l'état d'un vaisseau, que le vent ou la mer entraînent sur une côte, c'est-à-dire, à une perte certaine. — La mer bat en côte lorsque ses lames viennent se briser sur la côte, dans une direction perpendiculaire; le vent qui agit de la même manière est dit aussi battre en côte, et lorsqu'un vaisseau est dans de telles circonstances, peu éloigné de cette côte, on dit qu'il est chargé en côte ou poussé à la côte, *embayed on a lee shore*. — Si un vaisseau forcé

Digitized by Google

ainsi par les vents ou la mer, est échoué sur un rivage de la mer, on dit qu'il est sur la côte.

CÔTÉ. s. m. Dans un vaisseau, c'est le flanc droit ou gauche, *side of a ship*. De-là vient que les canons étant rangés sur ses deux flancs, on dit qu'il présente le côté à l'ennemi, *to bring the broad side, to bear upon an ennemy*, lorsqu'il le combat en dirigeant sur lui sa batterie de tribord ou de babord. Un vaisseau évite par conséquent de présenter le côté à l'ennemi, lorsqu'il n'est pas d'un échantillon assez fort pour résister aux boulets dont il est menacé d'être battu. — Le côté d'un vaisseau, sur lequel le vent souffle directement, est désigné sous le nom de côté du vent, côté du lof, *weather side, weather beam*, comme le côté opposé est le côté sous le vent, *lee side*. Lorsque le vent frappe perpendiculairement sur un de ces côtés, le vaisseau est dit avoir le côté travers au vent; dans cette situation, si ses voiles sont orientées de manière que leurs effets opposés se détruisent, et ne communiquent aucun mouvement progressif, alors le bâtiment est dit être en travers, ou avoir mis en travers, c'est-à-dire, en panne. (Voy. Panne.) — On dit d'un vaisseau qu'il a le côté fort ou foible, *wall sided and crank ship*, lorqu'il a une grande ou une petite stabilité, c'est-à-dire, lorsque sollicité par le vent qui agit sur ses voiles, dans le sens latéral, il offre une résistance plus ou moins grande à l'inclinaison que cette puissance tend à produire; et si cette résistance n'est pas égale des deux côtés, ce vaisseau est dit avoir alors un faux côté, *lapsided ship*. Une telle inégalité provient toujours d'un défaut de symétrie dans la forme extérieure des flancs, et des moyens qu'on emploie ordinairement pour en corriger l'apparence. — Lorsqu'on veut réparer la carène d'un bâtiment flottant, on l'incline latéralement autant que les circonstances peuvent l'exiger, on le maintient dans cet état penché, et donner cette situation à un bâtiment, c'est le mettre sur le côté, *to lay a ship on the careen*. Comme alors il a une inclinaison pareille, (sans être de même étendue) à celle que le vent lui fait prendre quelquefois en mer par son action sur ses voiles, on donne par extension le nom de côté du vent à celui qui est opposé à l'inclinaison, et à l'autre, le nom de côté sous le vent. — Dans une voile qui est déployée, suivant un plan perpendiculaire à l'horison, il y a des côtés qui portent le nom de bordure et d'envergure, et on donne celui de côté vertical au bord latéral de cette même voile, *leeche;* c'est *bd* et *ac*, (fig. 55. M.)

CÔTIER. adj Titre distinctif de certains pilotes qui sont nommés côtiers, *coasting pilot*, parce que leur expérience les rend propres à diriger avec sûreté, la navigation des bâtimens, dans le voisinage et à la vue de certaines côtes. Ils connoissent sur ces rivages les bayes, les rades, les ports, les mouillages, les écueils, les courans, les marées, et ils ne peuvent porter le titre indiqué, que lorsqu'ils ont donné toutes les preuves nécessaires de leur capacité et de leur talent dans cet art important.

COTIERE.

Digitized by Google

Côtière. s. f. Suite de côtes. C'est le rivage de la mer compris entr des limites éloignées, et qui est composé de côtes différemment situées les unes par rapport aux autres, ou différemment élevées.

Coubais. s. m. Bâtiment qu'on meut à l'aide de rames, et qui est en usage sur les rivières du Japon.

Coucher. v. a. Incliner. Un vaisseau qu'on carène est ordinairement couché sur un de ses côtés, *to be laid on her broad side*, c'est-à-dire qu'il reçoit pour cette opération une inclinaison latérale. Un vaisseau échoué ne reste pas toujours droit, et le plus souvent il porte, ou il se couche alors sur un de ses flancs; et même sous l'impulsion d'un vent violent et imprévu, l'inclinaison extrême qu'il est forcé de prendre, fait dire qu'il s'est couché sur le côté.

Couches. s. f. On donne le nom de couches de mât à des pièces ou à des assemblages de pièces qui forment chaque face latérale d'un mât composé. (Voy. Mât).

Couillard. s. m. Cargue extraordinaire et supplémentaire, ou cordage en patte d'oie qui sert à retrousser rapidement les fonds d'une voile. Attachée à divers points de la partie moyenne d'une vergue, cette cargue descend pour passer sous la ralingue de la voile, et remonter de l'autre côté jusqu'à la même vergue, de manière qu'étant mise en action, elle replie la voile déployée sur elle-même, et contribue à la serrer étroitement contre sa vergue.

Coulée. s. f. *Fair curve.* Belle courbure de la carène d'un vaisseau, ou qui promet une marche facile et la qualité de bien gouverner. Cette manière de parler, qui consiste à dire qu'un vaisseau a une belle coulée, parce que ses contours se retrécissent à l'avant et à l'arrière, supposent que la moindre résistance de l'eau et l'action du gouvernail proviennent surtout des formes aigues et de la proue et de la poupe d'un bâtiment, mais ces apparences sont trompeuses, et les espérances qu'elles donnent ne sont pas toujours réalisées. (Voy. l'Art de la marine.)

Couler, v. n. Submerger. Un vaisseau qui est coulé bas, est celui qui, entièrement submergé, repose au fond de la mer. On coule bas un vaisseau, ou on le coule à fond, *to sink*, lorsqu'à coups de canon on perce sa carène pour donner entrée à l'eau de la mer dans sa capacité, et l'obliger par le nouveau poids qu'il acquiert de descendre au bas ou au fond de l'eau. — Un vaisseau peut aussi couler bas, *to founder*, par d'autres causes capables d'ouvrir à la mer une issue dans son intérieur. Ces causes sont, des chocs contre des écueils, la désunion de ses parties, produite par un long service, ou par de gros vents, et enfin, par des tempêtes violentes, et de trop longue durée qui ébranlent les liaisons des bordages; ou des coups de vent imprévue qui produisent le renversement subit d'un bâtiment. — Un vaisseau qui coule bas d'eau, *leaky ship*, est dans un état tel que les eaux de la mer s'y introduisent avec une abondance d'autant plus dangereuse,

Digitized by Google

qu'elle surpasse celle qu'on peut en extraire et jeter dehors par le secours des pompes ou d'autres moyens adaptés aux circonstances. — Un vaisseau est chargé à couler bas, lorsque les poids qu'on lui fait porter, excèdent dans leurs grandeurs les limites qui sont prescrites par sa forme et par les soins de sa conservation, et lorsqu'ils le font plonger dans l'eau à une profondeur bien plus grande qu'elle n'avoit été déterminée par l'ingénieur qui l'avoit construit. Cette surcharge change ses qualités, et le menace souvent du danger de couler bas.

Coup, s. m. Choc momentané. Un vent violent, extraordinaire et de peu de durée, est un coup de vent, *gale of wind, hard gale*; et lorsque sa vitesse est extrême, on le nomme coup de vent forcé, *stiff gale of wind, stress of weather.* — Lorsqu'une lame, dans son développement, rencontre un vaisseau, et lorsqu'elle ne peut ni l'entraîner dans sa direction ni l'élever au-dessus d'elle, elle se déploye sur un tel bâtiment et le choque plus ou moins violemment avec une force proportionnée à sa grandeur et à sa vitesse; ce choc est nommé un coup de mer. — Les rames qui sont employées à mouvoir un bâtiment, agissent par accès, en frappant l'eau périodiquement à des intervalles de temps plus ou moins longs, et chacun de ces chocs est nommé coup de rame, coup d'aviron; *stroke of the oars.* De même le gouvernail d'un vaisseau est tantôt sans action, tantôt placé pour agir, c'est pourquoi chaque mouvement subit qu'on lui fait faire pour l'exposer à l'impulsion de l'eau, reçoit le nom de coup de gouvernail, *wild steering,* et cette machine étant mue sur ses gonds à l'aide d'une barre, on dit souvent et à volonté coup de barre ou de gouvernail. Comme on donne à l'extrêmité de la quille, qui correspond à la poupe d'un vaisseau, le nom de talon de la quille, un bâtiment est dit avoir donné un coup de talon, lorsque cette extrêmité a frappé sur un écueil, ou sur un rocher ou sur un haut-fond. — Il est superflu d'expliquer ce qu'on entend par un coup de canon, *gun fired*; mais il est à propos de dire qu'un coup de canon à l'eau, *shot between wind and water,* est l'effet d'un boulet qui a frappé sur la carène d'un vaisseau, c'est-à dire, dans cette partie qui est toujours submergée lorsque le bâtiment est dans une situation droite et naturelle. — A bord d'un bâtiment, on tire des coups de canon pour annoncer des ordres; tels sont ceux qui servent de signaux dans une armée navale, et ceux qui dans les rades ou les ports sont pour la diane, la retraite, et pour faire connoître un projet de départ, ou de mettre à la voile : on nomme ces derniers, coups de canon de diane, *morning gun*, coup de canon de retraite, *evening gun*, coup de partance, *signal for sailing.*

Coupe, s. f. Il y a un art pour donner aux voiles des vaisseaux les contours qu'elles doivent avoir afin d'être plus aisées à orienter, à déployer et à étendre parfaitement. Cet art est celui de la coupe des voiles; il est utile, nécessaire, et peu de voiliers l'exercent avec suc-

cès. — Dans l'atelier de la garniture, c'est-à-dire, dans celui où les manœuvres des vaisseaux sont préparées, on coupe les cordages qui doivent les former, et savoir décider de la longueur convenable à chaque manœuvre, c'est savoir la coupe des manœuvres. Celui qui dirige une telle division de cordages, est nommé le maître de coupe.

Couper, v. a. C'est trancher, ou séparer, ou traverser suivant les circonstances. — C'est trancher, lorsque, dans un danger pressant, on coupe les cables des ancres mouillées, à leur sortie des écubiers, afin d'être libre dans le choix et l'emploi des moyens de se sauver, *to cut the cables.*—Quelquefois aussi, dans le même sens, on coupe les mâts d'un bâtiment, *to cut away the masts*, au niveau des gaillards, pour soustraire leur surface et celle de leur gréement à l'impulsion du vent, lorsque l'effort qu'ils transmettent à ce bâtiment peut devenir nuisible, et lui faire courir les plus grands risques.—On dit d'une vergue, des manœuvres d'un bâtiment, qu'elles ont été coupées lorsque des boulets ou de la mitraille, les ont séparées en plusieurs parties. *To shot, to tally away.*—On coupe les saisines d'un berceau de vaisseau en les tranchant pour laisser le vaisseau libre et livré à tout l'effet de sa pesanteur sur la pente de son chantier.—Couper un vaisseau ou couper sa route, c'est passer devant lui, en croisant cette route sous un angle quelconque, et le forcer d'attendre le moment de prolonger sa marche sans obstacle. — Couper la retraite à un vaisseau, c'est lui fermer le passage sur la route par laquelle il peut fuir ou se retirer. — Couper un ennemi, une ligne de bataille, une armée navale, une flotte, c'est les traverser et séparer les uns des autres les vaisseaux qui les composent, *to break through a line.* Dans ce cas tout bâtiment qui est séparé est dit être coupé, *to be cut off.* Les (fig. 18 et 21, E.) présentent des vaisseaux coupés ou séparés d'une armée, par l'ennemi qui la traverse. — Couper une lame, c'est aussi, la traverser, ou passer au travers.

Coupis, ou Coupé, s. m. Interruption du pont ou du plancher qui recouvre l'intérieur d'un petit bâtiment. Cette interruption a lieu ordinairement à l'arrière, et si dans cette partie on cesse de prolonger le pont, c'est pour y former une chambre, qui s'élève plus que le pont au-dessus de la quille, et qui sert au logement des officiers du bâtiment.

Couple, s. m. *Frame.* C'est le nom des côtes épaisses et doubles dont est composée la carcasse d'un bâtiment de mer. La (fig. 39, C.) présente à leur place les couples principaux d'un vaisseau, et la (fig. 89), donne une idée de la forme et de la composition de chaque branche de ces côtés, *timbers*, qui ne portent le nom de couples, que parce qu'elles sont faites de deux suites de pièces *zdfhkm* et *aqcgil*, accollées l'une à l'autre. — Les contours de ces couples, qui seuls sont dessinés dans le plan d'un bâtiment de mer, (fig. 2, P.) reçoivent aussi le nom de couples, *frames.* — Entre les couples d'un vaisseau, il en est qui ont des noms distinctifs. Les couples principaux dont la forme ex-

Digitized by Google

térieure est tracée (fig. 2, P.), et qu'on voit avec toute leur solidité (fig. 39, C.) sont nommés couples de levée; *principal frames*. Les autres, qui sont placés dans les espaces qui séparent les précédens, reçoivent le nom de couples de remplissage, *filling timbers*. — Les uns, suivant leur position relative au milieu de la longueur d'un bâtiment, sont, ou des couples de l'avant, *fore timbers*, *fore body*, (fig. 8, A.) ou des couples de l'arrière, *after body*, (fig. 5, A.). Celui qui sépare ces derniers des premiers, et dont les branches embrassent un plus grand espace, tel que *fbrao* (fig. 2, P.) est nommé maître couple, *midship frame*. On donne le nom de couple de balancement, *balance timbers*, à deux couples dont l'ouverture est combinée pour établir un certain rapport entre les capacités ou les volumes des parties avant et arrière d'un bâtiment. On donne celui de couple de lof, au couple qui correspond au lieu où est fixé le dogue d'amure *hk*, (fig. 1, P.), *loof frame, or loof timber*. Le couple qui est situé sous le bossoir *l*, reçoit aussi le nom de couple de coltis, *knuckle timber*. Il y a aussi d'autres couples qu'on nomme élancés, dévoyés, *cant timbers*, lorsque le plan de leurs branches n'est pas perpendiculaire au plan diamétral d'un bâtiment. (Voyez Elancés, Dévoyés), et on les distingue ainsi des couples quarrés, *square timbers*, qui sont dans cette situation perpendiculaire.

COURAI, s. m. *Coat, stuff to pay a ship's bottom, white stuff*. Composition, de brai, de souffre, et de suif; ou de brai gras, et de souffre, dont on enduit, à chaud, la surface extérieure de la carène d'un vaisseau pour lui donner un contour uni et régulier.—Si un bâtiment doit rester dans un port, on lui donne un courai de port, qui est fait avec du brai gras, et du souffre.—S'il doit faire une campagne, il reçoit un courai de mer, composé de brai sec, de souffre et de suif. On substitue quelquefois l'huile au suif. Ce courai est le mêlange de six parties, trois de brai, deux de souffre et une de suif. Lorsqu'on veut rendre le courai plus blanc, la quantité de souffre est augmentée.— Recouvrir un vaisseau d'un tel enduit, c'est lui donner un courai, *to pay the bottom of a ship, or to lay on the stuff*.

COURAYER, v. a. Donner un courai, enduire d'un courai la surface extérieure de la carène d'un bâtiment. (Voy. Courai).

COURANT. s. m. 1°. On donne ce nom à toute masse d'eau qui se meut avec une vitesse plus ou moins grande suivant une direction déterminée. Les vents qui règnent pendant quelques temps, produisent sur la mer certains courans, *current drift*; les marées en occasionnent d'autres, et lorsque le flux ou le reflux donnent un mouvement aux eaux de la mer, on dit de celles-ci qu'elles forment un courant de marée, ou le courant de la marée, *flood*. Ces courans souvent inconnus dans certains parages de la mer, ainsi que ceux qui sont produits par les grands fleuves qui sortent d'entre les terres, rendent incertaine et erronée, l'estime des routes des vaisseaux. — On dit d'un courant qu'il

Digitized by Google

porte à tel air de vent, *that sets N point*, lorsque ses eaux sont dirigées dans leur mouvement vers un tel point de l'horison, et la direction d'un courant, *setting of the sea or current*, est l'air de vent sur lequel ses eaux s'avancent dans l'espace. — Un vaisseau est drossé par les courans, lorsqu'il est entraîné par leur force et dans le sens de leur vitesse. Cette même vitesse est aussi indiquée en disant d'un courant qu'il fait *N* nœuds, ou qu'il parcourt *N* fois 47 pieds et demi dans une demi-minute. — 2°. Le nom de courant, *runner*, est aussi donné à la partie d'un cordage ou d'une manœuvre, qui, passant dans la caisse d'une poulie, roule ou court sur le rouet qu'elle renferme, c'est celle sur laquelle on agit, pour augmenter, diminuer ou annuller la tension de tout cordage.

Courante. *Running rigging*. s. f. Il y a une distinction de manœuvres courantes et de manœuvres dormantes. Les premières passent dans des poulies et changent à volonté de tension ou de direction, tandis que les dormantes sont fixes et établies à demeure dans un vaisseau. Le premier nom convient aux bras, aux écoutes, amures, boulines, cargues, etc.; et le dernier aux étais, haubans, galhaubans, etc.; c'est-à-dire, que les cordages courans ne sont fixés que par une de leurs extrémités, et les cordages dormans sont attachés par les deux bouts, dans une position constante. — Les manœuvres d'un vaisseau sont bien courantes, *rendering*, lorsqu'elles passent aisément dans les poulies, et que les rouets roulent vivement sur leur axe.

Courbant. adj. *Compass timber*. On donne le titre de bois courbant, à des pièces qui, dans leur longueur, ont une certaine courbure. Voy. les fig. (3, 4, 70, 81, C.)

Courbaton. s. m. Petite courbe, *small knee*, ou petite pièce de bois, de forme angulaire. (Voy. Courbe.) Les courbâtons prennent divers noms suivant la place qu'ils occupent. C'est ainsi que les courbes d'éperon, *brakets of the head*, de beaupré, de porte-haubans, de hune, *knee of the top*, de gatte, etc., sont autant de courbâtons.

Courbe. s. f. *Knee*. Pièce de bois de fortes dimensions, et dont la figure est angulaire. Telles sont *i k h* (fig. 56. C), les deux branches de ces courbes forment entr'elles un angle plus ou moins ouvert. On s'en sert dans un vaisseau pour lier les extrémités de chaque bau avec la muraille. On voit une telle courbe *x* (fig. 53, C.) — L'étrave est réunie en partie avec l'éperon (fig. 1, P.) par le moyen d'une courbe de capucine, *standard of the head*. Les courbes précédentes sont des courbes de bau ou de pont, *knee hanging, knee of the deck*. — L'étambot et l'extrémité de la quille d'un bâtiment, sont liés par une courbe d'étambot *nme* (fig. 73, C.) *knee of the stern post*. — Les barres de l'arcasse le sont avec le corps d'un vaisseau par des courbes d'arcasse, *transom knee*. — La proue l'est avec l'éperon par des jottereaux, *abue* (fig. 1, P.) *checks of the head*. — Les bossoirs le sont avec la proue par des courbes de bossoirs *o* (figure 38, C,) ou *S*, (figure 10, N.)

Digitized by Google

—Les bittes sont liées au pont par des courbes nommées taquets de bittes, *Fi*, et *Dq*, (fig. 35, C.) *standards of the cable bitts, or spurs of the bitts.* — Les baux, non-seulement des ponts, mais aussi du faux pont et des gaillards, ont leurs extrémités unies au corps du vaisseau par le moyen de courbes semblables, *knee of the quarter deck.* — Les courbes des baux des ponts sont suivant leur position, nommées ou verticales, *knee hanging*, ou horisontales, *logding knee*, ou obliques, *raking knee*, *dagger knee.* Elles sont ordinairement en bois; mais quelquefois elles sont remplacées par des courbes de fer, *iron knee*, dont on voit la forme et l'arrangement en *y* (fig. 53, C.). Celles-ci sont alors formées par trois fortes barres de fer qui s'arcboutent les unes contre les autres. — Des pièces de bois qui sont courbes dans leur longueur, et qui servent à lier ensemble les parties extrêmes de la muraille d'un vaisseau, soit à l'avant soit à l'arrière, reçoivent le nom de courbes de liaison. Parmi ces courbes, on nomme courbes d'écusson celles qui s'étendent intérieurement sur les barres de l'arcasse et sur les couples extrêmes, de l'arrière d'un vaisseau. Telles sont *ns*, *lr*, *mn*, (fig. 24, C.). D'autres courbes nommées guirlandes, *breast hook*, et telles que *fab* sont placées sur la face intérieure de la muraille de la proue d'un bâtiment. Elles croisent l'étrave aux points *a*, *b*, *c*, *d*, et servent par leurs longues branches à lier étroitement ensemble et l'étrave et les alonges d'écubiers. — On donne enfin le nom de courbe de poulie d'écoute, à une courbe de fer qui est ordinairement fixée hors d'un vaisseau sur sa muraille, et sous les porte-haubans d'artimon (fig. 1, A.). Elle sert à soutenir une forte poulie dans laquelle passe l'écoute de la grand-voile.

Courber. v. a. Rendre courbe. On a besoin dans la bâtisse d'un vaisseau, de pièces de bois qui soient courbes dans le sens de leur longueur et la nature ne peut les former telles qu'elles deviennent nécessaires pour la place qu'elles sont destinées à occuper. C'est pourquoi l'art vient au secours des constructeurs, et des pièces de bois reçoivent une courbure convenable, soit par le moyen du feu, soit en les imprégnant de la vapeur de l'eau bouillante qui les rend faciles à plier, sans être exposées à une rupture qui autrement auroit lieu, et qui les dispose à garder la nouvelle forme qui leur est donnée. C'est ainsi que sont préparés les bordages qui recouvrent les parties recourbées de l'avant et de l'arrière d'un vaisseau.

Coureaux. s. m. On donne ce nom, dans quelques parages de la mer, et près des terres, à certains canaux dirigés parmi des hauts fonds, c'est-à-dire, à ces parties prolongées et étendues du fond de la mer, dans lesquelles l'eau a plus de profondeur que dans toutes les autres parties voisines, et dans lesquelles seules la navigation peut avoir lieu avec quelque sûreté. Quelquefois aussi, par extension, on donne le nom de coureaux aux bateaux dans lesquels on peut parcourir sans risques ces coureaux, ou ces sinuosités du fond de la mer.

Courir. v. a. c'est s'avancer, plus ou moins rapidement, dans l'espace, suivant une direction quelconque, *to sail.* — Un vaisseau s'avance-t-il du côté du nord ou du sud, il est dit courir à *N* air de vent; *to sail northerly, southerly?* Est-il dirigé vers la terre, ou vers la grande mer, ou vers un bâtiment, vers un ennemi, une île, une côte, un rocher, etc.? Il court alors sur la terre, au large, *to stand for the offing*, sur un bâtiment, sur un ennemi, *to run end upon a ship*, sur une île, sur une côte, un rocher, et si le chemin qu'il fait, l'approche ou l'éloigne des pôles ou du premier méridien, il est dit, courir en latitude ou en longitude, *to run down latitude or longitude.* — Si dans sa route il suit la direction d'un parallèle ou celle d'un méridien, il court sur *N* parallèle ou sur *N* méridien. — Un vaisseau est-il mouillé? Quelquefois le vent le pousse vers le lieu où son ancre est placée, et il est dit courir sur son ancre, *to heave a head.* — Est-il à la voile? Le mot courir sert à exprimer sa marche sous divers rapports. Il court sous la misaine, sous ses basses voiles, etc. *to go under fore sail, under a pair of course*, lorsque ces voiles sont seules déployées et exposées à l'impulsion du vent; et lorsque toutes ses voiles sont serrées, il est dit courir à sec, *to scud under bare poles.* — Si la route est dirigée vers l'origine du vent, ou dans le sens du vent regnant, il est dit courir vers le vent, au vent, *to stand upon a wind*, ou sous le vent, *to go large from the wind.* Lorsque ses voiles sont orientées pour recevoir l'impulsion du vent, qui soufle, ou directement de l'arrière à l'avant, ou obliquement, soit sur le flanc d'un vaisseau, soit sur un côté de la proue, alors il court, ou vent arrière, *to run or sail before the wind;* ou vent largue, *to sail large, or quartering, to lead large*, ou au plus près du vent, *to be close hauled.* — Comme l'angle d'incidence du vent sur les voiles, étant plus ou moins grand, fait que le vaisseau acquiert plus ou moins de vîtesse, le manœuvrier commande quelquefois de faire augmenter cet angle en disant de faire courir, *to keep her full*, et il dit aussi quelquefois de laisser courir lorsqu'il ne veut produire aucun changement, ni dans cet angle, ni dans la vitesse qui en est dépendante. — Lorsque les marins veulent exprimer ou certaines routes d'un vaisseau, ou la direction de ces routes, ils emploient des expressions particulières dont le mot courir fait partie, et ils disent courir un bord, une bordée, des bords, des bordés, *to ply to windward by boards*, (Voy. Bord, pour l'intelligence complette de ces phrases), courir le même bord, *to stand on the same tack*, courir à bord opposé ou à contre, courir bord sur bord, courir avec les amures sur *N* bord, *to lead on the N tack.* — S'il est question d'exprimer l'espace parcouru, ou le temps employé à le parcourir, on dit d'un vaisseau qu'il a couru *N* horloges, c'est-à-dire, pendant *N* fois trente minutes, ou qu'il a couru *N* lieues. — S'il faut indiquer qu'il a quelque vîtesse progressive, il est dit courir de l'avant, *to shoot a head;* si on veut annoncer qu'il peut, sans danger, prolonger sa

Digitized by Google

route, et que l'espace de mer qui se présente devant lui peut être parcouru sans risque, on dit qu'il a de l'eau à courir, *sea room*. — Ensuite (en étendant l'acception de ce mot courir) un cordage est dit courir dans une poulie, parce qu'il passe librement dans cette poulie, *to render*. Le cable court sur la bitte, lorsqu'il glisse sur elle, en ne cessant de l'embrasser, pour ajouter à la longueur de cette partie du cable, qui tient extérieurement à une ancre mouillée. — On voit, au mot Bordée, qu'il exprime quelquefois la durée d'un service continu d'une partie de l'équipage, à bord d'un vaisseau, dans l'intervalle d'un jour, et courir la grande ou la petite bordée, c'est faire le service désigné par ces mots. — Courir la bouline, c'est recevoir une punition; tout homme qui y est condamné, est forcé de passer entre deux rangs de matelots qui le frappent d'un coups de corde ou de garcette, à chaque tour qu'il doit faire, *to run the gantlet*. — Enfin, on dit d'une côte dont le contour se prolonge du nord au sud, ou de l'est vers l'ouest qu'elle court nord et sud, ou est et ouest.

Couronnement. s. m. *Taffarel*. Dans un vaisseau, c'est la partie extrême et supérieure de sa poupe. Elle est ornée de sculpture, comme on peut le remarquer, (fig. 42. C.) — La lisse, ou la pièce de bois, courbée avec grace, qui termine la poupe dans ses points les plus élevés, reçoit le nom de lisse de couronnement, *upper rail of the stern*. Dans son cours elle recouvre les extrémités de toutes les alonges de poupe ou de tableau.

Cours. s. m. Ce mot est employé quelquefois comme synonime avec Virure qui est plus en usage, pour exprimer une suite de planches qui, placées les unes au bout des autres, recouvrent intérieurement ou extérieurement des parties de la muraille d'un vaisseau. De là vient qu'on dit un cours de bordages, un cours de vaigres, *shake*. — Ce mot sert surtout pour indiquer la grande longueur d'un voyage de mer, et le distinguer de ces voyages, dont les extrémités peu éloignées les font nommer de grand ou de petit cabotage. C'est pourquoi un voyage, une campagne de long cours, sont ainsi désignés parce que le vaisseau qui entreprend une telle route, a une grande distance à parcourir à travers les mers, pour se rendre du lieu de son départ à celui de sa destination. Les voyages de long cours sont ceux qu'on fait de l'Europe dans l'Inde, au Pérou, autour du Globe ou du Monde, etc.

Course. s. f. *Cruize*. Courir ou être destiné à courir sur tous les bâtimens ennemis qu'on peut rencontrer, c'est faire la course *privateering*, c'est armer en course, aller en course, *to cruize at sea*, *to go a privateering*. Lorsqu'un vaisseau a une telle destination, il navigue d'une manière particulière, et sans s'attacher à une route unique, il ne parcourt les mers que pour y chercher des bâtimens qu'il puisse combattre et enlever à l'ennemi.

Coursier. s. m. Nom distinctif d'un canon lorsqu'il est placé sur la proue d'un bâtiment, afin de servir contre un ennemi poursuivi. Les

Digitized by Google

galères, les chaloupes canonnières sont armées d'un canon établi de cette manière. On nomme aussi un tel canon, du nom de canon de chasse.

COURSIVE. s. m. C'est un nom qu'on donne quelquefois à un conduit étroit qu'on ménage, intérieurement dans un vaisseau entre les soutes pratiquées à l'arrière; mais c'est plus généralement celui de la partie du pont supérieur, qui est comprise entre les deux gaillards sous les passe-avans, et qui correspond à l'intervalle *abcd*, (fig. 13, P.) — Dans un canot on nomme aussi coursive, l'espace compris entre le coqueron de l'avant et la chambre de l'arrière. (Voy. Coqueron et Chambre de canot.

COURT. adj. On dit d'un vaisseau qu'il est court, lorsque le rapport de sa longueur à ses autres dimensions principales n'est pas aussi grand que celui qui est consacré par l'usage, dans les bâtimens de la même classe.

COURTIER. s. m. Entremetteur. Ses fonctions dans un port de mer sont de négocier des ventes ou des achats de marchandises pour le compte des personnes qui les emploient; *broker*; d'informer du départ et de l'arrivée des bâtimens; d'indiquer ceux qui sont destinés à être fretés, et de faciliter aux étrangers toutes les communications nécessaires en leur servant d'interprètes. Ses salaires sont connus sous le nom de droit de courtage.

COUSSIN. s. m. C'est souvent un morceau de bois tendre; tel est le coussin des bittes; *doubling of the bitts*, *or fir linning*, qui est une pièce demi-cylindrique *DC*, (fig. 35, C.) et de peuplier. Elle est placée en arrière des bittes pour recouvrir le traversin, et rendre plus doux le frottement qu'éprouvent les cables qui passent et glissent souvent autour des montans et du coussin des bittes. — Les coussins d'écubier, *bolsters of the hause holes*, ont été imaginés dans les mêmes vues. Ils sont aussi de peuplier, on peut les distinguer en *ui* (fig. 38, C.) sous les ouvertures des écubiers *d* et *i*, et fixés extérieurement sur la muraille du vaisseau. Les cables qui tiennent aux ancres mouillées, reposent, à leur sortie du bord, sur ces coussins qui étant d'un tissu tendre, ne leur font éprouver que des frottemens très-doux et peu destructeurs. — Le pied du beaupré, (fig. 38, A.) dans un vaisseau est appuyé sur deux billots placés l'un avant l'autre à l'arrière des flasques; et ces billots reçoivent le nom de coussins de beaupré, *pillow*. — Près de la tête des mâts, on fixe aussi une pièce de bois tendre (fig. 37, A.) qu'on nomme coussin de tête de mât. Sa place est déterminée de manière que les haubans qui embrassent le ton, s'appuyent sur ces coussins en s'écartant du mât, et ne puissent toucher aux barres, qui étant d'un bois très-dur, les endommageroient dans les divers mouvemens du bâtiment. — Enfin, on fait, avec de vieux cordages, des espèces de coussins, *mat*, qui portent ce nom parce qu'ils servent à conserver certains objets que des frottemens répétés pourroient bientôt détruire.

Digitized by Google

Couteau. s. m. Le contr'étambot qui recouvre la face extérieure de l'étambot a la forme d'un prisme triangulaire (fig. 15. C.). Une de ses faces, *aob* est appliquée sur celle de l'étambot, par conséquent cette pièce présente du côté opposé ou du côté du gouvernail un angle plan *acbo*, formé par deux de ses faces, et qui porte le nom de couteau de l'étambot. — La mèche *ucd* (fig. 35. G.) du gouvernail est terminée de la même manière, par un angle plan, qui est nommé couteau du gouvernail, *back of the rudder.* C'est ainsi, par cette conformation du contr'étambot et du gouvernail, que celui-ci tournant sur ses gonds peut faire un angle, plus variable dans sa grandeur, avec le plan diamétral d'un bâtiment auquel il appartient.

Coutelas. s. m. Nom qui est donné, par les navigateurs de la mer Méditerranée, aux bonnettes hautes, c'est-à-dire, aux bonnettes des huniers. (Voy. Bonnette.)

Couture. s. f. Dans l'art de bâtir les vaisseaux, c'est l'intervalle qui sépare les bords de deux bordages adjacens. *seam of the planks*, et si les charpentiers laissent un tel vide entre les planches dont ils recouvrent la carcasse d'un bâtiment, c'est parce qu'il devient plus aisé de fermer tout accès à l'eau environnante, en remplissant ces coutures d'étoupe, qu'en perfectionnant avec le plus grand soin la réunion intime de ces planches, les unes aux autres. — L'assemblage des étoupes, dont on remplit de tels joints, reçoit aussi par extension le nom de couture, et faire cette opération, *to chinse*, c'est calfater. Voyez ce mot. — Dans l'art du voilier, ce mot a une acception commune, *seam of the sails.* — Car la couture d'une voile est la jonction faite avec du fil, des laizes qui la composent. Cependant on étend les significations de ce mot, jusqu'à leur faire exprimer la largeur de la toile dont une laize anticipe sur la laize voisine, pour lui être réunie par plusieurs suites parallèles de points de couture. Des lignes ponctuées et tracées sur la surface des voiles représentées (pl. M.), donnent une idée de la disposition des laizes et de leurs coutures. Les petites voiles sont faites de laizes cousues plus simplement et en joignant leurs bords. Une telle couture est nommée ronde, pour la distinguer de la précédente qui est une couture plate.

Couvrir. v. a. *To over-flow.* On dit de la mer qu'elle couvre un rocher, par exemple, lorsque s'élevant par le flux, ses eaux viennent s'accumuler autour et au-dessus de ce rocher, de manière qu'elles le cachent entièrement après l'avoir laissé à découvert par le reflux. De là vient qu'on dit d'un tel rocher qu'il couvre et découvre, ou à toutes les marées, ou aux époques des seules grandes marées, parce qu'il est alternativement visible ou caché sous l'eau. C'est dans le même sens qu'on dit d'un banc, d'un écueil, d'un récif qu'ils couvrent et découvrent.

Cracher, v. a. Lorsque les bordages qui recouvrent un vaisseau, ou qui forment son enveloppe, cessent d'être fixés invariablement dans

Digitized by Google

leur place ; lorsque les grands mouvemens de roulis et de tangage que ce vaisseau éprouve dans une mer orageuse, produisent leur déplacement alternatif quoique peu considérable, l'étoupe placée dans l'intervalle qui les sépare, est bientôt chassée du vide qu'elle remplissoit, et dans cet état des choses le vaisseau est dit cracher ses étoupes ; bientôt aussi l'eau trouve un accès facile dans l'intérieur du bâtiment et le menace d'un danger plus ou moins grand.

Craïer, s. m. Bâtiment à trois mâts de 70 à 80 pieds de longueur et en usage sur la mer Baltique. Sa mâture est à pible.

Crampe, s. f. ou crampon de fer, *cramp-iron, or staple;* ce mot conserve dans la marine l'acception qu'on lui donne dans la langue commune. Il y a cependant la crampe à chambrière qui est particulière à l'atelier de la mâture. (Voy. Chambrière).

Crapaud, s. m. *Goose-neck.* Pièce de fer coudée. On en voit le lieu et la forme en *ai* (fig. 84, C). La branche *a* est fixée sur l'extrêmité *aR* de la barre du gouvernail d'un vaisseau ; et la branche *i* qui la termine, s'étend et s'appuie sur une face inclinée *BR* d'une pièce de bois demi circulaire, qu'on nomme tamisaille et qui est clouée sous les baux du pont à la hauteur de la tête du gouvernail. C'est par le moyen de ce crapaud que la barre du gouvernail, étant mue de *B* en *R* ou de *R* en *B* est toujours maintenue à une hauteur constante, parce que la branche *i* du crapaud ne cesse dans ces mouvemens alternatifs de reposer sur la tamisaille *BR*.

Craquer, v. n Un mât qui craque ou qui a craqué, est dans cet état qui tient le milieu, entre une rupture entière et une flexion qui a altéré sa première forme, sans retour ; il est par conséquent devenu plus foible qu'un mât qui n'a que consenti. (Voy. Consentir). Au reste dans toute autre application ce mot conserve sa signification ordinaire.

Cravan, s. m. *Barnacle.* Nom de certains coquillages marins, qui s'attachent à la carène des vaisseaux, et qui quelquefois s'y trouvent en si grand nombre, que par leur volume ils altèrent ses qualités pour la marche.

Cravatte, s. f. Dans une chaloupe qui est chargée d'une ancre pour la porter au lieu où elle doit être mouillée, un fort cordage soutient, à l'arrière et en dehors de cette chaloupe, cette ancre suspendue par le milieu de sa verge ; et ce cordage reçoit le nom de cravatte. — Dans l'opération d'abattre un vaisseau en carène, une cravatte est un cordage qui, embrassant la tête des bas-mâts de ce vaisseau, au-dessus de celle des aiguilles qui les soutiennent, se rend sur le ponton adjacent où il est roidi pour retenir le vaisseau abattu, ou dans son état d'inclinaison. — Dans l'opération de démâter un vaisseau à l'aide de simples bigues, on donne aussi le nom de cravatte à un cordage qui, passant dans une poulie fixée à la tête des bigues, sert à contenir un mât lorsqu'on le fait sortir de sa place.

Digitized by Google

Créance, (en) adv. Un vaisseau mouille en créance, lorsque c'est sa chaloupe qui est chargée de porter une de ses ancres au lieu du mouillage, et de rapporter à bord le bout du cable entalingué ou attaché à cette ancre.

Creche, s. f. Etabli, sur lequel on fixe, dans une corderie, les peignes de toute espèce qui sont propres à dégrossir le chanvre, ou à l'affiner, ou à le mettre en peignons.

Crémaillere, s. f. Nom distinctif des adents qui servent à lier ensemble les pièces composantes d'une vergue d'assemblage. On voit la forme de ces adents à crémaillère, en *mo* et *vc* (fig. 15, A), et ils sont pratiqués dans les parties des deux pièces de bois qui, reunies, doivent former la vergue *ts*. Ces adents qui ressemblent à autant de prismes de peu de hauteur et dont la base est un trapeze, sont saillans dans une pièce et excavés ou rentrans dans la pièce correspondante.

Crever, v. n. S'ouvrir ou se rompre, par un choc violent. Un vaisseau est crevé, *ship bilged*, lorsqu'après avoir frappé contre un corps dur, tel qu'un rocher, par exemple, sa carène se trouve enfoncée, et brisée dans certaines parties, de manière que l'eau environnante peut alors s'introduire dans l'intérieur de la cale.—Un vaisseau qui s'échoue et qui ne porte pas, également ou par un assez grand nombre de points, sur la terre où il repose, est bientôt crevé si son lit est hérissé de quelques parties dures et saillantes.

Creuser, v. a. Rendre plus profond. Lorsque dans un port, le fond est trop peu éloigné du niveau ordinaire de la mer, pour les bâtimens qu'il doit recevoir, on creuse ce port, *to deepen a port*, c'est-à-dire, qu'on excave son fond, pour augmenter la profondeur de l'eau que la mer y rapporte. — Les machines employées à cette opération sont nommées machines à curer ou à creuser.

Creux. s. m. *Depth*, Dans un vaisseau, une de ses dimensions principales, porte le nom de creux, comme les autres portent celui de bau ou de largeur et de longueur. Le creux d'un vaisseau est la distance de la face supérieure de la quille *h* (fig 32, G) à la ligne droite *iq*, qui joint les extrémités du bau *xy* (fig. 53, C) du premier pont dans le plan du maître couple — Le creux de la cale d'un vaisseau, *depth of the hold*, est la distance réelle de la face supérieure de la carlingue *v* à la face inférieure du maître bau *xy*.

Crique. s. f. *Creek, bight, or cove.* Canal petit et étroit qui reçoit les eaux de la mer et qui se prolonge plus ou moins entre des terres. — On donne aussi le nom de criques à de petits enfoncemens de la mer entre les terres, dans lesquels des bâtimens peu considérables peuvent trouver une retraite au besoin.

Croc. s. m. *Hook*. Ce mot à une signification connue. On distingue dans la marine des crocs de palan, *tackle hook*, de candelette, *hook of the fore tackle*, de capon, *cat tackle, cat hook*, et ils sont ainsi

Digitized by Google

désignés, parce qu'ils sont portés par les poulies de palan, de candelette et de capon. — Il y a des crocs à trois branches, *creeper*, et ils servent à soulever un cable ou à retirer du fond de la mer une ancre, etc. — Il y a des crocs à émérillon, *swivel*, (fig. 16. M.) qui sont ainsi nommés, parce qu'ils ont la liberté de tourner sur la branche par laquelle ils sont suspendus. — Les crocs à cosse ressemblent à celui *cbf*, (fig. 13. M.) qui est armé d'une cosse *d*, et c'est par cette cosse qu'un tel croc, dont l'usage est alors plus facile, est attaché par-tout où il peut-être nécessaire. — Dans les corderies des ports, des crocs ou crochets ordinaires, servent à soutenir à une certaine hauteur et en différens points de leur longueur, les fils carrets qui sortent des mains des fileurs. — Il y a aussi dans le même atelier une autre machine qui est nommée croc à ourdir, et qui n'a rien de semblable aux crocs ordinaires. Le croc à ourdir est composé d'un rouet, placé et roulant entre deux plateaux qui servent d'appui aux extrémités de l'axe de rotation. L'un de ces plateaux porte une longue queue qu'un ouvrier tient en main, et l'autre est lié au premier par une traverse qui est perpendiculaire à leurs plans parallèles. Cet instrument est employé à ourdir un cordage, c'est-à-dire, à étendre dans toute leur longueur les fils qui sont destinés à le composer. On fait passer sur le rouet du croc, un paquet de fils, alors l'ouvrier qui tient le croc par le manche, s'éloigne des tourets qui, roulant sur leur axe, laissent développer leur fil à mesure que l'ouvrier les tire après lui. Par ce moyen, l'ouvrier arrivant à l'extrémité opposée de la corderie, a étendu sur toute sa longueur un nombre de fils, double de celui dont il avoit chargé l'instrument.

Crocher. v. a. ou accrocher. *To hook*. Saisir à l'aide d'un croc. On croche l'arganeau d'une ancre, *to fish the anchor by the ring*, en passant le croc de la poulie de capon *B*, (fig. 10. M.) dans la boucle *t* de l'ancre *tc*. —On croche les palans de roulis en fixant leurs crocs sur les murailles d'un vaisseau, afin qu'étant roidis ils servent de soutien contre les effets des mouvemens d'oscillation du bâtiment, *to hook the rouling tackle*.

Crochet. s. m. Petit croc, *hasp*. Ce mot a une signification pareille dans la marine et dans toute la langue commune : cependant on nomme crochet du pied d'un mat, un excédant en bois, qui déborde en *t* (fig. 17. A.) le pied d'un mât de perroquet, afin que, dans l'opération d'élever ce mât à sa place, il ne puisse s'échapper hors et au-dessus des barres de perroquet.

Croisée. s. f. C'est, dans un vaisseau, la longueur de ses plus grandes vergues horisontales. — Un bâtiment qui a beaucoup de croisée, est celui dont les vergues sont très-longues ou les voiles très-larges, et comme cette dimension est assez ordinairement proportionnelle à la grandeur du bâtiment, on juge de cette dernière par la première, lorsqu'on ne peut distinguer que

Digitized by Google

celle-ci dans le lointain. — La croisée d'un ancre, *cross of an anchor,* est l'ouverture de ses deux pattes, ou la distance du bec *i*, (fig. 70. M.) au bec *n*.

Croiser. v. a. *To cruise.* Un vaisseau croise, lorsqu'il s'établit dans un parage déterminé de la mer, et qu'il le parcourt dans tous les sens, pour attendre, à leur passage, des bâtimens qu'il doit protéger, secourir ou attaquer. — Un vaisseau qui reste en station dans certaines régions de la mer, et qui y fait des courses alternatives sans pouvoir avancer sur la route qu'il doit suivre, parce qu'il attend, ou parce qu'il espère des vents favorables qui ne règnent quelquefois qu'à des époques fixes, est dit aussi croiser par les vents contraires.

Croisette. s. f. On donne quelquefois ce nom aux barres de perroquet, (fig. 27. A.) (Voy. Barre.)

Croiseur. s. m. Nom d'un vaisseau qui croise dans certains parages, avec des intentions hostiles. — On étend même cette dénomination aux officiers qui commandent de tels bâtimens.

Croisiere. s. f. *Cruising latitude.* Parage de la mer, dans lequel un vaisseau est occupé à croiser. Ces parages sont ceux où l'on doit attendre à leur passage des bâtimens qui ont une destination connue. Ainsi, une croisière est bonne ou mauvaise, selon qu'elle est bien ou mal choisie; et elle est plus ou moins heureuse, selon les succès des projets qui l'ont fait entreprendre. — Ce mot est pris aussi pour exprimer l'intervalle de temps employé par un vaisseau à croiser dans un parage quelconque; car les marins disent d'une croisière qu'elle a été courte ou longue, lorsque les vaisseaux qui ont été chargés de croiser, ont tenu la mer pendant un temps plus ou moins long.

Croissant, s. m. Ce nom est donné quelquefois à une pièce de bois (qui est plus ordinairement nommée tamisaille), parce que dans sa longueur, elle a la courbure d'un arc de cercle. (V. Tamisaille.) — On désigne aussi par le nom de croissant de sabord; une tringle courbée en arc qu'on place extérieurement, au-dessus de chaque sabord d'un vaisseau. De tels croissans ont été imaginés pour détourner, dans leur cours, les eaux qui découlent des parties supérieures d'un bâtiment et pour les forcer de s'échapper de chaque côté des sabords. — Un croissant de pic ou de gui, *throat*, est aussi un demi-cercle en bois d'orme dont on arme le bout d'un gui, ou d'un pic, afin qu'il embrasse en partie par cette extrémité (fig. 52. M.), le mât contre lequel il s'appuie, lorsqu'il est employé.

Croissante. adj. Latitude croissante, degré de latitude croissante, *meridional part.* On donne ce nom aux parties du méridien d'une carte réduite; et il tire son origine de ce que les parties de ce méridien qui représentent des degrés égaux et correspondans du méridien du globe, augmentent en étendue depuis l'équateur jusqu'aux pôles, dans le rapport de la sécante de la latitude au rayon des tables. — Une telle échelle des degrés de latitude, a été imaginée pour faciliter la repré-

Digitized by Google

sentation des parties plus ou moins étendues de la surface de la terre, sur une carte, en y conservant aux méridiens des directions parallèles, c'est-à-dire, celles qu'ils doivent toujours avoir dans des cartes destinées aux navigateurs.

CROISURE. s. f. Longueur des vergues d'un vaisseau ou largeur de ses voiles. — On dit d'un bâtiment qu'il a beaucoup de croisure, lorsque ses grandes vergues sont très-longues ou plus longues que dans les bâtimens de même classe.

CROIX. s. f. Lorsque deux cables qui lient un vaisseau à deux ancres mouillées, viennent à se croiser dans leur direction, à leur sortie des écubiers, par l'effet des rotations horisontales du bâtiment, on dit qu'il y a une croix dans les cables, *cross in the hause.* — Dans un vaisseau, les vergues sont en croix, *to square the yards*, lorsqu'élevées à leur place, et établies horisontalement elles font avec leur mât respectif un angle droit, ou lorsqu'elles sont dans leur situation propre. — On nomme croix de Saint-André, celle qui est formée par deux larges tresses qui se croisent sur un des fonds de la voile de misaine, lorsqu'elle est déployée pendant une tempête. L'une de ces tresses nommées badernes, est attachée par un bout au tiers de la vergue de misaine (fig. 1. A.), et sur la droite du milieu de cette vergue. De là elle se rend au bossoir de babord en parcourant la face antérieure de la voile de misaine; l'autre baderne est placée de même de gauche à droite. Toutes deux sont roides et servent dans le gros temps à tenir éloignée, des étais de misaine, la voile qui est enflée par un vent impétueux, et qui sans cette barrière, résisteroit moins bien à l'impulsion qui agit sur elle, et éprouveroit sur les étais, des frottemens capables de produire sa destruction. — Dans l'atelier de la corderie on emploie un instrument nommé croix, qui est en fer ou en bois. Sa forme est une étoile à quatre rayons. Cette croix sert au commettage des foibles cordages. Pour cet usage, on la fixe sur le devant du carré, et on attache à ses rayons le bout des torons qui doivent composer de tels cordages.

CROUPIÈRE. s. f. CROUPIAT. s. m. *Stern fast.* Nom d'un cordage employé à varier la position d'un vaisseau mouillé. Comme un bâtiment dans cet état n'est maintenu que par son extrémité antérieure, il présente nécessairement sa proue ou au vent ou au courant, contre la force desquels, ses ancres servent à le retenir; ainsi pour l'éloigner de cette situation, lorsque les circonstances l'exigent, on fait passer par un sabord de l'arrière un cordage nommé croupière. Ce cordage est attaché ordinairement par un bout au cable de l'ancre mouillée, et il sert, en lui appliquant des forces convenables, à éloigner plus ou moins la poupe du bâtiment, de la direction déterminée de ce même cable. — De là vient l'expression de mouiller en croupière, qui signifie qu'avant de laisser tomber l'ancre au fond de la mer, le

Digitized by Google

cordage nommé croupière a été attaché au cable de la même ancre, afin qu'au moment où l'ancre mord le fond, le vaisseau puisse être placé de manière à présenter le côté, ou à un vaisseau ennemi, ou à un fort, qu'il doit canonner. Si le cable d'une ancre mouillée, passoit aussi par un sabord de l'arrière, le bâtiment seroit dit encore mouiller en croupière, *to cast an anchor by the stern.*

Croute. s. f. Planches de forme et d'épaisseur irrégulières, qu'on détache avec la scie, d'une pièce de bois lorsqu'on veut la réduire aux dimensions qu'elle doit avoir. Ces croutes sont employées ensuite dans la fabrication de coins de toute espèce, et à d'autres usages peu importans.

Cueille. s. f. *Quoil.* C'est dans une voile, chaque laize de toile qui fait partie de son étendue. — C'est dans un cordage ou un cable roulé sur lui-même (fig. 43. C.), chacun des anneaux ou des tours qui sont placés l'un sur l'autre.

Cueillette (en) adv. Tout navire, qui pour composer son chargement total dans un port, reçoit à fret de différentes personnes indépendantes les unes des autres, diverses marchandises pour les transporter ensemble dans un autre port, est dit charger en cueillètte. Cette composition du chargement d'un bâtiment, est ainsi nommée, pour la distinguer de celle qui a lieu lorsqu'un bâtiment est freté ou loué en entier par une seule personne qui le charge de ses propres marchandises, sans aucun mélange, avec des effets de quelques autres propriétaires.

Cueillir. v. a. *To coil.* A bord des vaisseaux, l'ordre, l'arrangement, et l'espace circonscrit auquel on est borné, exigent que les cordages soient toujours prêts à servir au besoin sans aucun embarras; et toujours réduits au plus petit volume possible lorsqu'ils ne sont pas employés; c'est pourquoi les cordages, les manœuvres, les cables, sont cueillis, c'est-à-dire, qu'ils sont pliés en rond sur eux-mêmes par des tours plus ou moins multipliés. La fig. (43, C.) donne l'idée d'un cordage cueilli.

Cuisine. s. f. *Cook-room, or cuddy.* C'est le lieu d'un vaisseau où l'on apprête et la soupe et les viandes, soit pour l'équipage, soit pour l'état-major. Cependant les cuisines d'un vaisseau sont plus particulièrement, un bâti portatif et composé ou de fer en totalité, ou de bois, de briques, et de chaux, avec toutes les ferrures nécessaires. Deux semblables cuisines établies à bord d'un vaisseau de l'état sous son gaillard d'avant, sont destinées, l'une qui est à droite pour les besoins de l'équipage, et l'autre qui est placée à gauche pour ceux de l'état-major, *Officer's cook.* On voit en *f* et en *o* (fig. 9 P.) les lieux des deux espèces de cuisines dont nous venons de parler.

Cuivré. adj. Titre distinctif qui désigne, ou que la couleur de cuivre est celle du fond que la mer recouvre, ou que la qualité d'un fond, rend dangereux à manger, le poisson qu'on peut y pêcher. On dit

Digitized by Google

dit ainsi qu'on trouve dans tel parage un fond cuivré, *copper coloured bottom*, comme on dit d'un autre lieu de la mer que le fond est vaseux, ou dur, ou mou.

CUL. s m. Dans un bâtiment, c'est la partie extrême et arrière; *tuck*. Lorsque sa forme est semblable à celle de l'arrière du bâtiment représenté (fig. 39 et 42 C.); lorsque les barres de l'arcasse, qui sont tracées sous deux points de vue (fig. 60 et 73 C.) ont des contours, tels qu'ils sont dessinés dans la figure (59 G.) sur un plan horisontal, cette partie arrière a nécessairement une surface courbe et arrondie, et elle porte le nom de cul-rond. Si au contraire ces mêmes barres étoient droites, alors cette partie de la carène seroit terminée par une face plane, et elle porteroit le nom de cul-quarré; *square tuck*. — Les fig. (59, 65, 66, 67, G.) offrent en détail les projections des barres du cul-rond d'un vaisseau, soit sur un plan horisontal, soit sur un plan vertical. — Lorsque la partie arrière d'un vaisseau s'enfonce trop profondément dans l'eau, relativement à la partie plongée de l'avant, on dit d'un tel bâtiment qu'il est sur cul, et que la différence de tirant d'eau est trop considérable. — Dans la varangue d'un couple de vaisseau, on nomme cul de varangue; la partie entaillée qui est réunie à la quille, lorsque le couple est à sa place. C'est *nouq* (fig. 89 C.) — Dans l'art de gréer les batimens de mer, on termine plusieurs cordages par des espèces de boutons qu'on nomme culs de porc, *wale knot, or crowning*. La fig. (24 M.) donne une idée de la forme de ces culs de porc et de l'enlacement des bouts de torons qui composent ces boutons. — Ceux-ci sont des culs de porc simples, *single wall knot*; d'autres sont nommés culs de porc doubles, *shroud knot*; parce qu'ils sont composés de deux culs de porc simples. Ils servent à réunir les deux parties séparées d'un cordage, et comme les haubans dans un combat sont souvent exposés à être coupés, ces culs de porc reçoivent aussi communément le nom de nœuds de haubans. Ce nœud est composé, en entrelaçant les bouts des torons des deux cordages qu'on veut réunir, et en formant ensuite au-delà du point de jonction deux culs de porc simples qui se trouvent adossés l'un à l'autre, et qui ne permettent plus l'éloignement des deux parties ainsi rapprochées. — Les bouts des torons, qui ont été enlacés ensemble pour former un bouton simple (fig. 24 M.) sont ensuite réunis en faisceau au centre du cul de porc, ou enlacés encore sous une nouvelle forme au-dessus du cul de porc. Alors suivant les divers arrangemens qu'on leur donne, les culs de porc ainsi composés reçoivent le nom de cul de porc à tête de mort, *crown knot*, ou à tête d'alouette *double crown knot*, etc. — Dans l'hydrographie on nomme culs de sac, certains enfoncemens plus ou moins grands et plus ou moins larges, de la mer, entre des terres.

CULEMENT. s. m. Voy. Acculement. *Stern ways.*

CULER. v. n. RECULER. *To fall a stern, or to have a stern way; to go*

Digitized by Google

back. Un vaisseau cule lorsque son mouvement est dirigé de l'avant à l'arrière. Cet effet a lieu, sous l'action des voiles qui reçoivent l'impulsion du vent sur leur face antérieure. Les voiles des vaisseaux représentés (fig. 2, 5 et 6 V.) tendent à faire culer les bâtimens qui les portent. Dans cet état elles sont sur le mât, où le vaisseau est masqué, ou coiffé. — Un tel mouvement doit être imprimé à un vaisseau lorsqu'il court sur des écueils qu'il ne peut éviter qu'en reculant ; alors il faut mettre ses voiles à culer, *to back the sails*, *to lay all flat a back*, c'est-à-dire, que le vaisseau doit présenter au vent la face antérieure de ses voiles déployées comme on le voit dans les fig. indiquées. — On dit par extension, qu'un vaisseau cule à l'égard d'un autre bâtiment, lorsqu'inférieur en marche ou en vitesse, il reste derrière lui, et se laisse devancer de plus en plus. Ce n'est alors qu'une vîtesse relative qui paroît le porter en arrière. — Dans les canots, ou dans les bâtimens à rames, on produit aussi au besoin, un tel mouvement de l'avant vers l'arrière, à l'aide des avirons. On donne alors à ces avirons une direction contraire à celle qu'ils reçoivent pour pousser ces bateaux de l'arrière vers l'avant : et pour exprimer brièvement la direction des puissances qui agissent dans ces deux états des choses, on dit dans ce dernier cas que les matelots nagent pour aller de l'avant, tandis que dans le premier ils scient à culer.

Curemolle. s. f. Bâteau ponté sur lequel est établi un appareil de roues et de cordages, propre à faire agir de vastes cuillers qui sont employées à creuser ou à nettoyer le fond de la mer dans un port.

Curle. s. f. (Voy. Molette de Corderie).

Cutter. s. m. Petit bâtiment qui, avec des voiles auriques, porte aussi des hunier et perroquet (fig. 19 et 27, V.). Il est construit pour marcher avec une grande différence de tirant d'eau, c'est-à-dire, que son arrière plonge dans l'eau beaucoup plus profondément que sa proue. L'usage de ces bâtimens est très commun en Angleterre, et il est moins généralement adopté dans la marine françoise. Il ressemble beaucoup au sloop. (Voy. Sloop.)

D.

Dague. s f. Bout de corde avec lequel le prévot frappe, à bord d'un vaisseau, les hommes de l'équipage qui sont condamnés à cette punition.

Dalot. s. m. Canal court ou tuyau, soit en bois, soit en plomb ou en cuivre, dont on garnit des ouvertures pratiquées dans la muraille d'un vaisseau au niveau de ses ponts, pour faciliter l'écoulement de l'eau, de dedans en dehors. Les dalots qui sont directement vis-à-vis

Digitized by Google

des pompes ont une forme quarrée, ailleurs ils sont circulaires, *scuppers.* — Les dalots qui correspondent à la gatte d'un vaisseau sont aussi quarrés, et n'ont d'autre nom que celui de dalots de gatte, *scuppers of the manger.* Tous ces trous destinés au passage de l'eau, sont percés dans la fourure de goutière de chaque pont.

Damelopre. s. f. Bateau hollandois, à fond plat, ou qui est d'une forme à s'enfoncer peu dans l'eau sous une grande charge. Il est en usage dans les canaux de la mer qui ont peu de profondeur.

Dames. s. f. Chevilles de fer qui sont fixées verticalement de chaque côté du rouleau établi sur la poupe d'une chaloupe de vaisseau. Elles empêchent les cordages qui passent sous ce rouleau, de s'échapper ou s'écarter latéralement. — On donne aussi le nom de dames ou demoiselles, *row locks*, à deux consoles petites, opposées, et séparées par un petit intervalle dans lequel on engage, à la manière angloise, un aviron employé, pour le contenir dans ses mouvemens. Ces dames ou ces consoles sont fixées sur le plat-bort d'un canot, au-dessus duquel elles s'élèvent de six pouces, et dans la place qui est assignée à chaque aviron. Quelquefois ces consoles reçoivent aussi le nom de toletieres.

Dangers. s. m. *Rocks or banks.* L'effet reçoit ici le nom de la cause, et des rochers, des bancs, des haut-fonds, etc., qui peuvent menacer les vaisseaux et les navigateurs de quelques dangers à courir, sont nommés eux-mêmes des dangers.

Dans. Préposition, qui annonce le lieu ou l'état d'un vaisseau. Si un bâtiment est en repos au milieu d'un port ou d'une rade, on dit qu'il est dans le port, dans la rade. — S'il fait partie d'une armée, il est dans cette armée. — Si les circonstances le placent de manière qu'il soit enveloppé et entraîné par des courans de la mer, il est dans les courans; et s'il est porté dans ces lieux dangereux de la mer où les lames brisent avec violence sur les rochers ou sur les bancs qui couvrent le fond de la mer, on dit alors qu'il est dans les brisans. — Si on le compare à un autre bâtiment, ou à un port, et que le vent vienne du lieu où il se trouve, alors il est au vent ou dans le vent. — De même s'il navigue dans ces parages où régnent les vents alisés, ou telle mousson, on dit qu'il navigue dans telle mer, dans tel détroit, tel canal, etc.

Darse. s. m. *Basin of a port.* Nom donné, dans la Méditerrannée, à ce qui est connu dans les ports de l'Océan sous le nom de bassin. (Voy. Bassin.)

Daugrebot. s. m. Embarcation hollandoise employée ordinairement à la pêche qui se fait sur le doggre-banc. (Voy. Dogre ou Dogrebot.)

Davier. s. m. *Davit.* Rouleau de bois placé horisontalement sur le bord d'une chaloupe, à l'avant ou à l'arrière. Il est porté par un chassis de bois, qui est mobile et tourne à volonté sur un essieu de fer horisontal. Par ce moyen, le davier peut-être présenté de la maniere la plus convenable pour faciliter le tirage ou le halage de certains cor-

Digitized by Google

dages, tels que des cables, qui servent à lever les ancres d'un vaisseau avec sa chaloupe. La mobilité du chassis qui porte le rouleau, sert aussi, lorsqu'une ancre à jet a été élevée du fond de l'eau jusqu'à son niveau, à renverser cette même ancre dans l'intérieur de la chaloupe employée à cette manœuvre. — L'étrier *s*, (fig. 15. A.) porté par le bout d'une basse vergue, est aussi garni d'un rouleau horisontal nommé davier. C'est à l'aide d'un tel rouleau qu'on fait glisser aisément en *c* (fig. 19. A.) un bout-dehors *ed*, lorsqu'il est question de le faire saillir en dehors du vaisseau ou au-delà du bout de la vergue pour servir à étendre une bonnette. — Dans les pompes à chapelet, une roue étoilée, qui placée au plus bas, et dans l'intérieur du corps de la pompe, sert à maintenir la chaîne des plateaux, dans une tension constante, et s'engraine avec les plateaux pendant leur mouvement, porte aussi le nom de davier.

Dauphin. s. m. Ce mot est synonime avec celui de jottereau. Il est moins en usage et devroit lui être préféré. Par ce moyen on distingueroit par des noms différens, les plateaux qui, appliqués contre la tête des mâts, portent le nom de jottereaux, de ces pièces, courbes et fortes, qui réunissent l'éperon d'un vaisseau à sa proue, sous le nom commun de jottereaux. Celles-ci seroient des dauphins et les autres des jottereaux.

De. Préposition qui sert à exprimer certains rapports. Un vaisseau est de l'avant, *a head*, ou de l'arrière, *a stern*, d'un autre bâtiment, lorsqu'il est plus avancé ou plus reculé que lui dans l'espace, suivant la direction de leur mouvement. Tel vaisseau est de l'avant à nous, *a head of us*, ou à tel autre lorsqu'il est en avant du lieu auquel le sien est comparé. — On désigne la longueur d'un vaisseau en disant qu'elle est de *N* pieds de l'avant à l'arrière, c'est-à-dire, depuis l'avant jusqu'à l'arrière, *a fore and aft*. — Un bâtiment est de *N* tonneaux ou de tel port en tonneaux, lorsqu'il peut être chargé sans risque, et en conséquence de ses dimensions, du nombre de tonneaux indiqué (à raison de 2000 liv. par tonneau.) — Naviguer de belle-mer, c'est parcourir une mer peu agitée. — Naviguer de flot, de jusant ou de malines, c'est naviguer dans une mer qui monte ou descend par son flux et reflux périodique, ou pendant les grandes marées qui correspondent aux pleines et nouvelles lunes.

Dé. s. m. Dans un chantier, les charpentiers donnent ce nom à de petits blocs de bois quadrangulaires, qu'ils ajoutent à de grosses pièces de bois pour suppléer à leur défaut, ou pour occuper la place de quelque nœud pourri. — Les manœuvriers font garnir les caisses de certaines poulies, de dés de métal, *coak*, pour servir de support plus solide et plus doux aux essieux des rouets. — Les voiliers, lorsqu'ils travaillent à la fabrication des voiles des vaisseaux, se garnissent la paume ou le dedans de la main d'une bande de cuir au milieu de laquelle est attachée une plaque circulaire et creuse de métal qui porte

Digitized by Google

le nom de dé. C'est contre l'intérieur de cette plaque, qui présente un très-grand nombre de petites excavations, qu'ils appuient la tête des aiguilles dont ils font usage, pour les pousser avec sûreté, et exécuter les coutures pénibles et grossières qu'ils ont à faire.

Débaclage. s. m. Ce mot, synonime avec désordre, exprime un certain dérangement dans l'ordre qui est établi entre les bateaux et les bâtimens rassemblés dans un même port ou sur une rivière.

Débacler. v. a. On débacle un port, en le débarrassant de tout ce qui peut gêner les mouvemens des vaisseaux qui y sont retirés, ou les travaux qu'on y exécute.

Débanquer. v. n. Sortir d'un parage où la mer recouvre un banc, s'avancer au-delà des bords d'un banc. — Les pêcheurs de morue débanquent, lorsqu'ils cessent d'être au-dessus du grand banc, ou des autres bancs qui l'avoisinent. — Débanquer une chaloupe, c'est déplacer les bancs qui servent de siége aux rameurs.

Débarcadère. s. m. Partie du bord de la mer qui offre aux navigateurs un accès facile, et qui permet un débarquement commode. — Un lieu de débarquement sur un rivage de la mer, est celui où l'on peut mettre à terre des hommes ou des effets.

Débarquement. s. m. L'action de sortir d'un bâtiment quelconque est un débarquement. — Cesser d'être employé pour le service à bord d'un vaisseau, c'est avoir son débarquement. — Le débarquement d'un passager est aussi sa sortie, d'un vaisseau où il cesse de rester. — Le versement de marchandises d'un vaisseau dans un autre, ou sur le rivage de la mer, est aussi leur débarquement. — Enfin on donne le nom de débarquement, *landing place*, aux lieux qui, sur une côte ou sur les bords de la mer, présentent des commodités aux navigateurs, soit pour descendre à terre, soit pour y mettre des effets et des marchandises apportées de la mer.

Débarquer. v. n. Un homme débarque d'un bâtiment lorsqu'il le quitte, ou pour l'instant, ou pour n'y plus naviguer. S'il ne peut le faire sans une permission expresse, et qu'il l'obtienne, on dit alors qu'il a été débarqué.

Débarquer. v. a. On débarque un homme d'un vaisseau, lorsque cessant de le compter au nombre des gens de l'équipage, il est mis à terre ou hors du bâtiment sur lequel il étoit employé, *to discharge a man from a ship*. — Débarquer des effets et des marchandises, *to unload goods*, c'est les verser d'un bâtiment qui les porte dans un autre qui les reçoit, ou les mettre hors de ce bâtiment d'une manière quelconque.

Débauchée. s. f. Cessation de travaux journaliers dans un port. Le moment où chaque matin et chaque soir les ouvriers d'un port sortent des chantiers ou ateliers, pour se retirer dans leurs maisons, est le moment de la débauchée.

Débiter. v. a. Dans les chantiers, on débite des pièces de bois en

Digitized by Google

les préparant pour l'usage auquel elles sont destinées. — Dans un vaisseau, on débite le cable en le détachant de la bitte qu'il embrasse par un ou plusieurs tours. Cette opération se fait sur-tout lorsqu'on lève l'ancre. *To unbitt the cable.*

DÉBORDER. v. n. C'est s'éloigner du bord de la mer, ou de celui d'un vaisseau, *to sheer off*, ou d'un quai, ou d'une terre quelconque.

DÉBORDER. v. a. Déborder un vaisseau, c'est lever ses bordages et les détacher de la place qu'ils occupoient, ou sur la muraille, ou sur les ponts, *to rip off the planks.* — Dans le langage des manœuvriers, déborder est le contraire de border, et c'est lâcher ou larguer les écoutes des voiles déployées. — Dans les bâtimens à rames, ôter les avirons de la place où ils sont établis lorsqu'on en fait usage, c'est déborder les avirons.

DÉBOSSER. v. a. C'est détacher les bosses, des cordages qu'elles servent à retenir. (Voy. Bosses.) On débosse un cable, une guinderesse, etc.

DÉBOUCLER. v. a. C'est dégager un prisonnier des fers qui l'enchaînent à bord d'un vaisseau. — Déboucler un port, c'est en dégager l'entrée, lorsqu'elle est obstruée, par des bâtimens qui y sont accumulés.

DÉBOUQUEMENT. s. m. Embouchure, ou ouverture d'un canal vers la grande mer. Ce canal peut séparer deux grandes terres; il peut aussi se prolonger entre des îles; et le débouquement est essentiellement le lieu par lequel les vaisseaux sortent de ces canaux pour arriver dans une mer libre.

DÉBOUQUER. v. a. Sortir d'un canal, d'un archipel, d'un détroit, et entrer dans une mer vaste et dégagée de toute terre, *to disembogue.*

DEBOUT. adv. Ce mot sert à exprimer la position de l'avant d'un vaisseau vis-à-vis des objets auquels on les compare. Ainsi un vaisseau est debout au vent, à la lame, au courant, à la marée, au flot, au jusant, etc., lorsqu'il présente directement son avant ou sa proue, soit au vent, soit à la lame, etc. *Head to wind*, *head to the sea, etc.* Il court debout à terre lorsque son mouvement est dirigé vers la terre. Il prend la lame debout lorsque dans sa marche il vient à sa rencontre et tend à la traverser. — On dit d'un mât qu'il est debout; *on end standing mast*, lorsque sa situation est verticale, ou lorsqu'il subsiste encore à bord d'un vaisseau dans l'état où il a été placé primitivement.

DÉCAPELER. v. a. C'est l'opposé de capeler : ainsi c'est ôter de leur place tous les cordages qui embrassent la tête d'un mât ou qui ont été capelés à une vergue ou ailleurs. On dit d'un vaisseau qu'il décapèle, quand on dégage la tête de ses mâts de tous les haubans, et les étais qui servoient à le maintenir dans sa position.

Digitized by Google

Décaper. v. n. S'avancer en mer, au-delà des caps ou des pointes de terre qui terminent un golfe, une baie, etc. Dépasser ces caps c'est décaper. Les vaisseaux qui partent des côtes occidentales de la France, ne sont censés ou ne sont dits avoir décapé que lorsqu'ils sont parvenus au large ou dans l'ouest du cap de Finistere qui est la pointe de terre de l'Europe, la plus avancée dans la grande mer.

Décarver. v. a. Doubler les écarts. Deux pièces de bois sont-elles unies l'une à l'autre d'une manière quelconque par leurs extrémités? Si une troisième pièce recouvre et fortifie le lieu de leur jonction, qui est leur écart, celle-ci est dite, doubler l'écart ou décarver les premières.

Décharge. s. f. Action de vider un vaisseau de toutes les marchandises dont il peut être chargé. — Faciliter cette opération, c'est faciliter sa décharge, et pendant une telle opération un vaisseau est en décharge, *in discharge*. Ce mot et celui de déchargement sont pris assez arbitrairement l'un et l'autre pour exprimer la même chose; cependant le dernier, plus conforme aux principes, annonce une action plus précisement que le premier. Si la définition qui vient d'être donnée de décharge étoit exclusivement attribuée à déchargement, alors décharge exprimeroit uniquement les objets débarqués d'un vaisseau en déchargement. — Il est inutile d'ajouter ici ce qu'on entend par décharge de canon, de mousqueterie, etc.

Déchargement. s. m. Voyez décharge. *Unloading, discharge.*

Décharger. v. a. Oter d'un vaiseau tous les effets dont il est chargé, et qui composent sa cargaison, *to unload, to discharge.* — Les manœuvriers disent par extension qu'on décharge un voile, *to fill a sail again*, lorsque frappée par le vent sur sa face antérieure, elle est soulagée de ce poids ou de cette impulsion, par la nouvelle position qu'on lui donne, soit en plaçant son plan dans la direction du vent, soit en lui faisant présenter sa face arrière à l'impulsion du même vent. — Décharger devant, dans un vaisseau, c'est, dans le sens indiqué, décharger les voiles de l'avant, *to haul off all.* Il en est de même de l'expression décharger derrière, *to let go and haul.* Delà vient qu'on commande de telles manœuvres à bord d'un vaisseau, en disant décharge devant, (fig. 4. V.). *Let go and haul?* Et décharge derrière? (fig. 5. V.) *Haul main sail, haul?*

Déchirer. v. a. Mettre en pièces. On dit d'une voile qu'elle est déchirée, lorsque le vent, par une impulsion extraordinaire, ou la détache des ralingues qui l'entourent, ou sépare ses laises cousues ensemble, ou la partage en morceaux, *to split a sail.*

Déchouer. v. a. Ou plutôt deséchouer, *to get a ship a float*, c'est remettre à flot, ou faire flotter un bâtiment qui étoit échoué, c'est-à-dire, qui portoit sur le fond de la mer, ou sur le rivage.

N iv

Digitized by Google

Déclaration. s. f. *Report at the custom house*, acte par lequel on déclare, dans les bureaux des douanes, l'espèce et la quantité de marchandises dont est chargé un bâtiment qui arrive de la mer. Le capitaine d'un tel bâtiment, après cet acte, a fait sa déclaration; une déclaration est aussi un rapport fait à l'amirauté des circonstances d'un voyage, comme avaries, rencontre, attaque, etc.

Déclinaison. s. f. *Declination*, mesure de l'angle qui est formé entre la direction du méridien et celle d'une aiguille aimantée. Les marins donnent ordinairement à cette mesure le nom de variation, et les astronomes lui conservent celui de déclinaison. (Voy. Variation.) On voit (fig. 96. G.) la déclinaison ou la variation de l'aiguille représentée, par l'angle qu'elle fait avec la ligne *s*, qui est une ligne méridienne.

Déclinquer. v. a. Détacher du corps d'un bâtiment des bordages ou des planches dont il avoit été recouvert par une méthode nommée à clin.

Découdre. v. a. *To rip off planks*. C'est déclouer des bordages et les ôter de la place qu'ils occupent.

Découverte. s. f. On donne ce nom, dans une armée, aux bâtimens qui sont destinés à se porter dans une certaine distance pour découvrir tout ce qui peut intéresser le sort ou les projets de cette armée. — Remplir une telle mission, c'est aller à la découverte.

Découvrir. v. a. On découvre une terre, une île, un vaisseau, un ennemi, lorsqu'on vient à les apercevoir, à en avoir une première vue, après une longue course en pleine mer, *to make the land, to discover the ennemy*. — On dit aussi d'un rocher, d'un haut-fond qu'ils découvrent, lorsqu'alternativement la mer, pendant le flux, les couvre de ses eaux, et les laisse apercevoir pendant le reflux ou le jusant.

Dedans. s. m. L'intérieur d'un port est souvent nommé le dedans d'un port. — Dans une voile déployée sur un vaisseau, on nomme le dedans de cette voile la partie ou la face sur laquelle doit frapper le vent pour faire avancer ce vaisseau de l'arrière vers l'avant. Si cette face est ainsi nommée, le dedans, c'est parce que le vent la fait enfler et lui fait prendre une courbure très-considérable. La face qui est opposée à la précédente est nommée le dessus de cette voile, c'est pourquoi les marins ont adopté une expression particulière pour indiquer que le vent frappe en même temps, et dedans certaines voiles et dessus d'autres voiles d'un même bâtiment, en disant que ce bâtiment a vent dessus vent dedans. — Si un vaisseau se trouve placé dans un golfe qui est terminé par des caps ou des pointes de terre avancées dans la mer, on dit qu'il est en dedans des caps.

Dédoubler. v. a. Oter le doublage d'un bâtiment, ou parce qu'il est mauvais, ou parce qu'il devient inutile, ou pour permettre la visite des bordages.

Digitized by Google

Défendre. v. a. Défendre l'abordage d'un canot, d'un bateau, contre un grand bâtiment ou contre la terre, c'est empêcher un choc toujours dangereux pour le corps le plus foible; et on commande de le faire, en disant défends? — On dit d'un bâtiment qu'il se défend de la mer lorsqu'il résiste avec succès au choc des lames, soit en s'élevant aisément avec elles, soit en leur présentant un assemblage de parties parfaitement liées entr'elles, et d'une très-grande solidité.

Défense. s. f. Nom donné à des tronçons de cables suspendus verticalement et extérieurement sur les flancs d'un vaisseau, parce qu'ils servent à amortir les chocs qu'il est exposé à recevoir, soit des batimens qui l'approchent avec vîtesse, soit de ceux qui, à ses côtés, sont agités par la mer, *fenders.* — On donne le même nom à des pièces de bois placées dans une semblable position, au milieu du vaisseau, depuis le plat-bord jusqu'aux préceintes les plus basses, mais qui conformées selon la place qu'elles occupent, sont clouées sur la muraille. Ces défenses en bois, *main sheeds*, préservent ainsi les bordages d'uu vaisseau, de tous les chocs et de tous les dommages qu'ils pourroient éprouver dans l'embarquement et le débarquement ou des bateaux, ou d'autres objets pesans. — Les bouts dehors qui servent à éloigner d'un batiment tout ce qui ne doit pas en approcher, ou réciproquement, reçoivent le nom de bouts-dehors de défenses.

Déferler. v. a. Dans l'art de la manœuvre, déferler une voile, c'est la dégager de tous les liens ou rabans qui la tiennent pliée et pressée sur sa vergue, *to unfurl*, *to loose any sails.* C'est ainsi la préparer à être déployée et étendue au premier ordre.

Déferler. v. n. Lorsque les lames repliant leur sommet sur elles-mêmes, se brisent en écumant et avec bruit à la rencontre d'un rocher caché ou d'un haut-fond, la mer dans cet état est dite déferler.

Défier. v. n. Se donner de garde. Dans un bâtiment qui est à la voile, on entend souvent ces expressions hautement prononcées, qui sont autant de commandemens faits au timonier; défie de la lame? Défie du vent, *keep her fall, keep her to*, de l'arrivée? C'est-à-dire, gouverne de manière à éviter le choc direct de la lame qui s'avance, à empêcher le vaisseau de s'élancer du côté du vent, à prévenir une arrivée, *fall not aft? have a care of the lee lurches?* — Si on dit défie tout? c'est pour ordonner que le gouvernail fasse avec la quille le plus grand angle possible pour prévenir l'aulоffée, ou l'élan de la proue du côté du vent. — Défier de terre, de l'abordage, de bord, *to fend*, c'est empêcher qu'un bateau ne se porte avec trop de vitesse sur la terre ou sur un vaisseau dont il s'approche, afin d'éviter un choc dangereux, *to bear off.* — Défier l'ancre du bord, *to bear off the anchor*, c'est en tenir les pattes éloignées, lorsqu'elle est pendante hors d'un vaisseau, afin qu'elle n'endommage pas les bordages, dans les mouvemens que la mer peut lui commnniquer.

Défoncer. v. a. *To shove.* Le vent défonce une voile déployée lors-

Digitized by Google

que par sa violente impulsion il emporte ses fonds, ou sépare la voile, des ralingues qui l'entourent. (Voyez Fond de voile. La mer défonce quelquefois les bouteilles d'un vaisseau, lorsqu'étant violemment agitée, ses lames viennent frapper avec assez de force sur cette charpente ajoutée extérieurement aux côtés de la poupe d'un bâtiment, pour lui faire perdre sa rondeur, ou séparer les pièces qui la composent, *to shove out the quarter gallery*. On dit alors que telle bouteille a été défoncée par un coup de mer.

Défourer. v. a. Dégarnir, dépouiller un cordage de l'enveloppe qui l'entoure.—On défoure un cable, une manœuvre en ôtant la fourure dont ils sont garnis pour leur conservation. (Voy. Fourure.)

Défournis. s. m. *Scanty*. Défauts de bois dans certaines parties d'une pièce, qui n'a pas en ces points des dimensions convenables. Ce sont des vides partiels et peu étendus, qui peuvent avoir des formes très-variables, et qui ne se trouvent que dans le sens de la largeur ou de l'épaisseur des pièces de bois désignées pour avoir des défournis.

Dégager. v. a. Débarrasser, rendre plus libre. Cela se dit d'un cordage, *to clear the rope*, qu'on ne peut mouvoir à volonté, à cause de certains obstacles qui s'y opposent; et éloigner ces obstacles, c'est dégager ce cordage.—On est souvent dans la nécessité, à bord des vaisseaux, de dégager ou des cables, ou des manœuvres. — On dégage un vaisseau dans un combat, lorsqu'en venant à son secours, on éloigne les dangers dont il est menacé. — Il est dégagé de certains écueils, lorsqu'il cesse d'être exposé aux risques qu'il couroit lorsqu'il naviguoit parmi ces mêmes écueils.

Dégarnir. v. a. Il faut, à un vaisseau que le vent doit mouvoir, des voiles, des vergues, des mâts, des poulies, des cordages; il faut à un cabestan des barres pour le faire tourner sur lui-même, lorsqu'il doit servir à roidir un cordage; il faut, dans l'emploi des canons, faire usage des palans, ou de poulies et de cordages; il faut aux ancres, des cables ou des grêlins pour les rendre utiles à un vaisseau; et dépouiller un bâtiment, un cabestan, un mât, *to unrig, or strip a mast*, une vergue, un canon, une ancre, de tout cet appareil nécessaire, c'est les dégarnir.—On dégarnit aussi des manœuvres ou des cordages, lorsqu'on en détache toutes les enveloppes qui les recouvrent, telles que toiles goudronnées, sangles, paillets, etc.

Degauchir. v. a. Ebaucher la courbure que doit avoir une pièce de bois dans le sens de sa longueur, en retranchant toutes ses irrégularités; on la prépare ainsi à recevoir des contours parfaitement achevés ainsi que toutes les dimensions qui lui sont assignées.

Dégrat. Les pêcheurs de morue, disent adverbialement, faire dégrat, aller en dégrat, pour exprimer le service particulier de certains bateaux qui sont envoyés à la pêche dans un lieu, autre que le havre dans lequel est retiré le bâtiment qui dispose de ces bateaux.

Dégrader. v. n. Etre éloigné du terme de sa course. Un vaisseau

Digitized by Google

est dégradé, lorsque tendant à un point où il vouloit parvenir, à l'aide du vent, il est entraîné et tombe sous le vent de ce même point.

DÉGRAISSER. v. a. C'est, en travaillant une pièce de bois, dont la forme est quadrangulaire, tailler ses faces de manière que certaines fassent entr'elles un angle plan moins ouvert qu'un angle droit. Cette pièce ainsi préparée est alors en dégraisse, ou dégraissée; *to beard.*

DÉGRÉEMENT. s. m. Ou dégréage, *dismantling.* Action par laquelle un vaisseau est dépouillé d'une partie de son grément, par les suites d'un combat ou d'une tempête. — C'est un dégréement que de perdre un mât, une vergue, des manœuvres, une voile, ou tout autre objet nécessaire pour porter, maintenir, ou déployer des voiles.

DÉGRÉER. v. a. Oter le gréement d'un mât, d'une vergue, d'un vaisseau, c'est le dégréer, *to strip a mast, a yard; to unrig a ship.* Cette opération se fait, après une campagne, et lorsqu'un bâtiment, retiré dans le port, n'a pas une nouvelle destination. — Dans un combat, dégréer un bâtiment, c'est detruire son gréement, en coupant ses manœuvres, en perçant et déchirant ses voiles.

DÉGROSSIR. v. a. Oter d'une pièce de bois, tout ce qui paroît l'éloigner de la forme qu'elle doit recevoir, et commencer ainsi à lui faire prendre des contours moins dissemblables de ceux que l'ouvrier veut lui donner. — Dans les chantiers des ports on dégrossit les pièces de bois qui doivent faire partie d'un vaisseau, avant de présenter sur leurs faces, les modèles de la courbure de leurs côtés, et des angles plans qu'elles doivent former entr'elles.

DEHORS. adv. Un vaisseau met dehors, lorsqu'il sort d'un port ou d'une rade, pour s'éloigner directement du rivage et gagner la pleine mer, et il est dehors, *out at sea*, lorsqu'il est au large des terres, et il vient de dehors, à son retour du large. — C'est dans le même sens qu'on dit quelquefois, que la mer est grosse dehors, *the sea runs high in the offing*; ou qu'il règne tel vent dehors, lorsqu'on veut annoncer l'état de la mer et du vent, à une distance un peu considérable des côtes. — Une voile est dehors, *sail out, sail set*, lorsqu'elle est déployée, pour recevoir l'impulsion du vent, et faire avancer dans l'espace le vaisseau qui la porte. C'est dans ce sens qu'on dit d'un bâtiment, qu'il a dehors, ses huniers, sa misaine, sa grand'voile, etc. qu'il court toutes voiles dehors, *all sails set out.* — Jeter quelque objet d'un vaisseau à la mer, c'est le jeter dehors ou par-dessus le bord, *over board.* — Lorsqu'on parle de la longueur ou de la largeur d'un bâtiment, on distingue leurs mesures lorsqu'elles sont prises de dedans en dedans, ou de dehors en dehors. Si on considère les fig. (23 et 25, C.) qui sont deux sections faites, l'une dans le sens de la plus grande longueur, et l'autre selon la plus grande largeur d'un bâtiment, alors les lignes *az* (fig. 23), et *cd* (fig. 25.) comprises entre les traits des contours du maître couple ou du plan diamétral, sont les longueur et largeur du bâtiment, mesurées de dedans en dedans; mais, si on parcourt la sec-

Digitized by Google

tion horisontale d'un vaisseau, (fig. 12, P.) dirigée dans le sens de la plus grande longueur et de la plus grande largeur d'un vaisseau de 74; si on remarque sur ses côtés et l'épaisseur des couples et celle des bordages qui les recouvrent, ainsi que la coupe de l'étrave et de l'étambot, on reconnoîtra', dans les lignes *dc* et *BA* qui se terminent à des points extérieurs du corps entier du vaisseau, ce qui a été nommé la largeur et la longueur d'un vaisseau mesurées de dehors en dehors, *from outside to outside of the plank*. Celles-ci comprennent jusqu'à l'épaisseur des bordages, ou les parties extérieures de l'étrave et de l'étambot, et sont plus grandes que les premières des mêmes quantités respectives.

DÉJAUGER. v. n. Démerger. Un vaisseau est déjaugé de N pieds, lorsque son tirant d'eau a diminué de cette quantité de pieds, c'est-à-dire, lorsque son état de flottaison a changé, de manière que sa quille se trouve à une distance du niveau de l'eau plus petite de N pieds, que celle à laquelle elle étoit placée précédemment.

DÉLACER. v. a. *To unlace*. C'est détacher du bord inférieur d'une voile, une voile suplémentaire qui étoit lacée avec elle pour ajouter à l'étendue de sa surface. Cette voile surajoutée a le nom de bonnette, et au besoin, elle est lacée, ou délacée.

DÉLAISSEMENT. s. m. Dans le commerce maritime on fait le délaissement de certains objets assurés, en les abandonnant aux assureurs. On leur en transporte ainsi la propriété, en les sommant en même temps de payer la valeur totale de ces mêmes objets telle qu'elle avoit été primitivement estimée dans le contrat d'assurance.

DÉLESTAGE s. m. *Unballasting*. Action de délester ou de décharger le lest d'un bâtiment, et ce lest est un amas de pierres ou de morceaux de fer qui sont ordinairement placés dans le fond d'un bâtiment, pour lui faire prendre et garder la situation qu'il doit avoir en flottant sur l'eau.

DÉLESTER. v. a. *To unballast*. Mettre hors d'un vaisseau, le lest dont il est chargé. (Voyez Lest.)

DÉLESTEUR. s. m. Homme employé dans un port au délestage des bâtimens. (Voyez Délestage.)

DÉLIAISON. s. m. Désunion des pièces qui, faisant partie de la carcasse d'un vaisseau, sont sur-tout destinées à lui conserver sa forme et sa solidité. Ce n'est pas une séparation entière, mais une jonction moins immédiate, moins étroite de ces mêmes pièces, soit entr'elles, soit avec les autres parties du bâtiment.

DÉLIER. v. a. Un vaisseau est délié, lorsque ses pièces composantes ne sont plus aussi fortement unies ou liées entr'elles, qu'elles l'étoient à l'époque de la construction de ce bâtiment. Ses vastes ceintures, telles que ses préceintes, ses bauquières, ses fourures de goutière, ses hiloires, etc. ont alors perdu leur première forme et leur première solidité; sa quille ne reste plus droite, ses ponts ne conservent plus leur ancienne tonture, ses bordages sont mal attachés, ou ébranlés dans

Digitized by Google

leur place, et dans cet état, suivant le degré de la déliaison, il est menacé de risques plus ou moins grands s'il est battu par une mer dure et orageuse.

DÉLIVRER. v. a. *To rip off a plank.* Détacher les planches, qui sont clouées sur la muraille d'un vaisseau pour en recouvrir les faces; c'est dans ce sens qu'on dit délivrer des bordages, des vaigres, et cette opération est exécutée, soit lorsqu'on veut procéder à leur remplacement, s'ils sont hors de service, soit lorsqu'il est nécessaire de visiter ou de sonder la bonté des diverses pièces qui composent la carcasse d'un bâtiment. — On étend aussi l'usage du même mot pour exprimer qu'une alonge ou toute autre pièce est ôtée de sa place, en disant alors qu'on a délivré cette alonge ou toute autre pièce.

DÉMANCHER. v. n. C'est sortir de la manche, ou d'un canal, ou d'un détroit; comme le mot emmancher annonce l'entrée d'un bâtiment dans de semblables passages.

DEMANDE (à la). adv. Le cable qui sert à retenir un vaisseau dans une place désignée, a-t-il acquis une tension si grande qu'elle peut produire le renversement de l'ancre à laquelle il est attaché, alors on diminue sa roideur, et le lacher convenablement aux circonstances, c'est le lâcher ou le filer à la demande. — La ligne de lok employée à mesurer le chemin fait par un vaisseau dans un temps donné, ou le cordage qu'on étend à la surface de l'eau, sur la route parcourue par un bâtiment, pour connoître par sa longueur celle de cette même route, est filé aussi à la demande de l'aire du vaisseau; c'est-à-dire, que le pilote qui dirige cette opération, ne lâche de ce cordage qu'une quantité proportionnelle à la vîtesse avec laquelle le bâtiment s'avance dans l'espace. — Dans un chantier, on dit aussi d'une pièce de bois qu'elle est travaillée à la demande, lorsqu'elle est suivant la forme de de la place qu'elle doit occuper.

DÉMARRAGE. s. m. Action de démarrer un bâtiment, ou de le débarrasser des liens qui pouvoient le retenir dans une place déterminée, *unmooring.* S'il est dans un port, ou dans une rade ou dans un lieu de mouillage, il y est enchaîné par des amarres, et lorsqu'il doit cesser d'être ainsi amarré, on travaille à son démarrage. Cependant ce démarrage n'est pas toujours volontaire, et la mer, le vent, produisent quelquefois, aux risques des navigateurs, le démarrage des bâtimens, *parting*, c'est-à-dire que leurs efforts brisent ou surmontent la résistance des amarres ou des liens qui étoient destinés à garantir la conservation de ces bâtimens.

DÉMARRER. v. a. Détacher l'un de l'autre deux objets qui sont liés ensemble par un moyen quelconque, tel qu'une amarre, un cordage, etc. On démarre un vaisseau, ou un vaisseau démarre, lorsqu'on le dégage des amarres ou des cordages qui le retiennent dans un lieu fixe ou dans un port ou dans une rade, *to unmoor.* On dit aussi qu'il démarre lorsqu'il lève ses ancres, pour changer de place, ou mettre à la voile, etc.

Digitized by Google

Démarrer d'un port, souvent c'est en partir, *to part.* — Démarrer un cordage, c'est le détacher d'un lieu où il étoit attaché, *to unbend any rope.* Démarrer les écoutes de hune, *to cast off the top sail sheets*, c'est les délier et les lâcher. — Démarrer des canons, c'est supprimer tous les liens qui, à bord, les empêchent de prendre aucun mouvement différent du mouvement commun d'un vaisseau, et lorsque ces liens se rompent dans les grandes agitations de la mer, ou par d'autres causes, ces canons, devenus libres de toute entrave, dans de telles circonstances sont dits être démarrés et même avoir démarré.

Dématage. s. m. Action de démâter un vaisseau, ou de lui ôter ses mâts. — Les vents, la mer et les attaques d'un ennemi produisent aussi quelquefois l'abattage des mâts d'un bâtiment. Ce qu'on nomme, à Honfleur, dématage.

Dématement. s. m. Ce mot est employé souvent comme synonime avec dématage, cependant celui-ci doit être considéré comme exprimant une action, dont l'effet est indiqué par le premier. Ainsi le démâtement d'un vaisseau est la perte accidentelle de ses mâts, causée ou par l'effort du vent, ou par l'agitation de la mer, ou par des boulets, ou par un choc violent contre un écueil, ou par un trop long service.

Démater. v. a. On dit qu'on démâte un vaisseau, *to take out the mast of a ship*, ou que ce vaisseau demâte lorsqu'on lui ôte ses mâts. Mais on dit aussi qu'il a démâté de N mât, *to have spent N mast*, pour exprimer qu'il a perdu tel mât à la mer, par un accident quelconque. Dans un port, les bâtimens qui cessent d'être employés, sont ordinairement démâtés, ou débarrassés de leurs mâts, mais à la mer un vaisseau peut être démâté par des puissances extérieures dont on ne peut arrêter les effets, *dismated, mast carried away*; dans un combat des boulets lui abattent quelquefois ses mâts, et alors il est démâté, *mast shot by the board.* C'est pourquoi le bâtiment ennemi qui dirige ses boulets sur les mâts d'un vaisseau qu'il combat, est dit tirer à démâter. Si dans un engagement, ou dans un coup de vent, ou dans toute autre circonstance, il perd un de ses mâts tel qu'un mât de hune, etc., il est dit être démâté d'un mât de hune, etc.

Demi. adj. Ce mot entre dans la composition de plusieurs termes de marine pour modifier leur acception particulière. — Donner une demi-bande à un vaisseau, *boot topping*, c'est carener les cinq ou six premières suites de bordages qui sont placées immédiatement au-dessous de la flottaison ou du niveau de l'eau, dans un vaisseau flottant. Cette expression vient de ce que, pour cette opération, le bâtiment ne reçoit qu'une demi-bande, ou une demi-inclinaison latérale. Lorsque le même travail s'étend sur onze à douze suites de bordages, alors c'est donner au bâtiment une demi-carène. — On imagine aisément, lorsqu'on connoît la forme d'une varangue et d'un bau, ce qu'on doit entendre par une demi-varangue, un demi-bau. — Lorsqu'on dit que deux pièces de bois sont assemblées demi-à-demi, c'est parce que chacune

Digitized by Google

est préparée ou entaillée également pour une réunion réciproque. — Une demi-clef, *half hitch*, est une espèce de nœud qu'on fait faire à l'extrêmité d'un cordage sur lui-même, pour l'attacher à un point fixe. Le bout se trouve passé de manière que ce nœud se serre d'autant plus, que la tension du cordage augmente. — Un demi-nœud, *an over hand knot*, est un nœud ébauché et ouvert présentant une ouverture circulaire; et cet enlacement des parties nouées d'un cordage est maintenu dans cet état annulaire par des ligatures convenables. — Une demi-forme, dans un port, est un bassin moins vaste que les formes ordinaires.—Une demi-minute est un sablier qui sert à mesurer un intervalle de temps de trente secondes.

Demoiselle. s. f. Ce mot est synonime avec dames et reçoit la même signification. (Voy. Dames.)

Démolir. v. a. *To break up, to rip up an old vessel.* On démolit un vaisseau, lorsqu'on en sépare toutes les parties, lorsqu'on le met en pièces, parce qu'il ne peut plus être d'aucun service à la mer.

Démolition. s. f. Action de démolir un bâtiment, en détachant toutes les pièces qui le composent. Les morceaux de bois qui sont ainsi séparés les uns des autres dans cette opération, reçoivent le nom de bois de démolition.

Démonter. v. a. Oter de sa place. On démonte un capitaine, *to supersde an officer,* lorsqu'on lui ôte le commandement d'un bâtiment.— On démonte le gouvernail d'un vaisseau, *to unhang the rudder,* lorsqu'on fait sortir ses gonds de leur place, afin qu'il cesse d'être suspendu à l'étambot.—Démonter un canon, *to dismount a cannon,* c'est le déplacer de dessus son affût. — Le cabestan est démonté lorsqu'il n'est plus en la place qu'il doit occuper à bord d'un bâtiment.—On démonte une cloison, une chambre, en désassemblant les différentes pièces qui les composent.—On dit aussi d'un gouvernail, d'un canon, qu'ils ont été démontés, lorsque, dans un combat, le choc des boulets ou d'autres accidens les ont mis hors d'état de servir.

Dent. s. m. Excédent de bois qu'on rend saillant dans l'épaisseur d'une pièce, lorsqu'elle est travaillée pour être réunie à une autre pièce dont cette dent, cette saillie, où cet excédent doit produire la liaison dans un sens déterminé. On donne ordinairement le nom d'adent à ces ouvrages en relief: cependant lorsqu'une entaille faite dans une pièce de bois (fig. 71, C.) est recouverte entièrement par une entaille correspondante et analogue qui est portée par une seconde pièce avec laquelle est unie la première, on dit que ces deux pièces sont assemblées à dent couverte. — Les couples d'un vaisseau sont liés sous cette forme avec la quille (fig. 39 et 89, C.) et les barres d'arcasse avec l'étambot (fig. 3 et 73, C.), etc.

Départ. s. m. *Déparlure.* Action de partir. Le moment où un vaisseau commence à manœuvrer pour s'éloigner d'un port ou d'une rade ou d'une côte, est celui de son départ. — On donne le nom de point de

Digitized by Google

départ, à celui qui, sur le globe ou sur la surface de la mer, est regardé par un navigateur, comme le commencement de la route qu'il se propose de faire, et comme le terme duquel il compte le chemin fait par le vaisseau qu'il conduit. — Si un bâtiment part du point *a* (fig. 88, G.) et suit la route *acm*, il détermine par des relevemens, sur la direction de cette route, la position exacte d'un point tel que *b*, et ce point *b*, considéré alors comme point de départ, devient une limite extrême de la longueur du chemin qu'il doit parcourir.

Département. s. m. On donne ce nom à un port; où les vaisseaux de l'Etat, sont construits, réparés, conservés, et où résident par ordre du gouvernement, pour y faire un service régulier, et des Officiers de marine et des Officiers civils, et d'autres personnes attachées à la Marine militaire. Il y avoit en France trois grands départemens, Brest, Toulon et Rochefort, et d'autres départemens de moindre importance; tels étoient le Havre, Dunkerque et Bordeaux. — On donne aussi le nom de département des classes à certains espaces ou arrondissemens, dans l'enceinte desquels habitent des hommes de mer qui sont enrôlés ou classés pour servir sur les vaisseaux de l'Etat. Dans chacun de ces départemens, des Officiers, et des commissaires sont chargés de faire exécuter les ordres du Gouvernement, pour engager ou dégager, ou payer des hommes de mer; comme pour désigner et envoyer dans les ports du Gouvernement, ceux dont le tour de servir est arrivé. Le nom distinctif de ces départemens est celui du chef-lieu où les bureaux sont établis.

Dépasser. v. a. Ce mot signifie passer au-delà, lorsqu'on dit dépasser un vaisseau, *to bet a ship; or to out sail a ship, to pass a ship*, dépasser une terre, *to sail beyond a cape an island*, etc. un port, une isle, un rocher, etc.—C'est ainsi, par une extension d'une telle signification, qu'on exprime qu'un vaisseau, en tournant sur lui-même, a porté sa proue de la gauche à la droite de la direction du vent ou réciproquement, en disant qu'il a dépassé le lit du vent, ou dépassé le vent. — Dépasser un vaisseau, signifie aussi, avoir une marche supérieure, et le gagner de vîtesse. — Dépasser un cordage, *to unreeve*, c'est le faire sortir du lieu ou du canal dans lequel il passoit. Une manœuvre, qui dans son cours traversoit la caisse d'une poulie pour passer sur le rouet qu'elle renferme, est-elle ôtée de cette place, est une manœuvre dépassée. — On dépasse un cable en le faisant passer par l'écubier, hors d'un vaisseau. — Dépasser la tourne-vire, *to shift the voyal*; c'est après l'avoir employée (fig. 43, M.) dans l'état *ntqpfyz*, à ramener en dedans du vaisseau le cable *rpo* qui passe par un écubier de tribord, la faire servir à retirer un cable qui passeroit par un écubier *f* de babord. Cette seconde opération exige que le cabestan *n* reçoive un mouvement de rotation contraire à celui qui lui étoit communiqué auparavant; et par conséquent les tours dont le cabestan est de nouveau enveloppé, doivent être disposés dans un ordre

différent

Digitized by Google

différent de celui qu'on leur avoit donné précédemment. Faire un tel changement dans la disposition des tours de la tourne-vire sur un cabestan, est proprement dépasser la tourne-vire.—Dépasser un mât de hune, tel que *az* (fig. 16 A.), c'est le faire descendre de la hauteur à laquelle il a été élevé et le faire passer entièrement par le trou *z*, où son pied est maintenu par les barres du mât inférieur, lorsqu'il est en place.

DÉPENDANT (en) adv. *edging away*. Peu à peu. Un vaisseau qui s'avance à l'aide du vent vers un point déterminé, sans suivre la route directe qui y conduit, mais en courbant sa route par degrés pour y parvenir, ou en faisant graduellement varier l'angle d'incidence du vent sur ses voiles, est dit aller en dépendant.

DÉPENDRE. v. n. Lorsque le vent, sans souffler directement du nord ou du sud, s'avance sur des directions voisines de celles qui passent par ces points de l'horison, il est dit dépendre du nord ou du sud, ou de la partie du nord, de la partie du sud.

DÉPLACEMENT. s. m. Espace occupé par la carène d'un vaisseau au milieu du fluide sur lequel il est flottant. Ce déplacement est ainsi égal au volume du fluide, dont la grandeur est celle de la partie submergée d'un bâtiment flottant; et comme le poids de ce volume de fluide déplacé est égal à celui de tout le vaisseau, le déplacement varie avec le dernier poids. On distingue donc le déplacement d'un vaisseau chargé, et celui du même vaisseau vide.

DÉPLANTER. v. a. Dégager du fond de la mer la patte d'une ancre qui y est enfoncée, c'est déplanter une ancre. — Lorsqu'on a travaillé à lever une ancre et que le cable, par la suite de cette opération, devient à pic ou dans une situation verticale, parce que le bâtiment a été amené au-dessus de son ancre, on dit que l'ancre est prête à déplanter. Cet effet n'est pas facile à obtenir lorsque la tenue du fond de la mer, ou les rochers s'y opposent; et une ancre est déplantée lorsque sa patte ne tient plus au sol ou à la place dans laquelle elle étoit engagée; on dit même alors que c'est le vaisseau qui a déplanté.

DÉPLOYER. v. n. Une vague déploye, lorsque s'avançant sous une forme régulière, elle vient à rencontrer un obstacle, qui s'oppose à sa propagation. Dans ce choc, une partie inférieure de cette vague perd son mouvement progressif, et les autres molécules supérieures qui ne sont pas arrêtées dans leur cours, s'épanchent et se replient avec autant de bruit que de rapidité les unes sur les autres dans le sens du mouvement primitif. Toute vague qui est dans cet état d'expension est dite déployer.

DÉPRESSION. s. f. Ce mot est synonime avec abaissement de l'horison de la mer. (Voy. Abaissement.)

DÉRADER. v. n. *To be driven from the anchors; to be forced to sea.* Un bâtiment dérade lorsqu'il sort forcément d'une rade, par l'effet d'un vent ou d'un courant qui l'entraîne vers la mer et qui rend sans effet

Digitized by Google

la résistance de toutes ses amarres ainsi que des ancres employées à le retenir dans une place déterminée.

DÉRALINGUER. v. a. séparer d'une voile les ralingues ou les cordages qui l'entourent et qui la fortifient. Quelquefois les marins mettent une voile dans cet état et quelqnefois aussi le vent, par son action, détache ou arrache une voile des ralingues auxquelles elle est cousue ; alors cette voile est déralinguée, *sail blown from the bolt rope.*

DÉRAPER. v. n. *To come home.* Une ancre mouillée dérape, lorsque, cédant aux efforts que la mer ou le vent exerce sur le bâtiment qu'elle doit retenir, sa patte est forcée de labourer le sol où elle est engagée. Cet effet n'a lieu que dans le cas ou d'une grosse mer, ou d'un grand vent, ou d'un courant violent, ou particulièrement d'une faible ténacité du sol qui forme le fond de la mer. — On dit ainsi d'une ancre qu'elle est dérapée, *anchor that is a trip*, lorsque ses pattes ne tiennent plus au fond de l'eau. Quelquefois on fait déraper une ancre, *to trip the anchor*, pour la rendre plus aisée à déplanter ou arracher du fond, au moment où les circonstances forceroient de la lever promptement pour accélérer le départ d'un bâtiment.

DÉRIVE s. f. *Leeway.* C'est l'angle que la longueur d'un vaisseau fait avec la direction réelle de sa route. — Un vaisseau est-il poussé latéralement par le vent, et ses voiles sont-elles orientées obliquement à sa quille; (fig 1. A.), la route qu'il trace dans l'espace n'est plus sur la direction de sa quille, et cet écartement est nommé sa dérive Si un bâtiment, dont une section horisontale est *ABDC* (fig. 30, G.) est sollicité au mouvement par une puissance dirigée suivant *Ef* et qu'il s'avance dans l'espace sur la ligne *zi*, l'angle *Azi* est nommé la dérive ou l'angle de la dérive. La grandeur de cet angle dépend de la forme de la carène d'un vaisseau, de son inclinaison, de sa vîtesse, ainsi que de la situation de ses voiles. — Un vaisseau qui ne peut vaincre l'action d'un vent ou d'un courant, est dit aller en dérive, *a drift, to drive;* et s'il est abandonné sur l'eau courante, il est en dérive, *floating.* Comme la forme de la carène influe beaucoup sur la grandeur de la dérive, il y a des bâtimens qui ont le défaut de beaucoup dériver, *leeward ship,* dans les mêmes circonstances, où d'autres s'éloignent moins par leur route de la direction de leur quille. — Un vaisseau a tant de dérive, lorsque l'angle formé entre sa quille et la direction de sa route réelle est de tant de dégrés. — Il a belle dérive, *to have good sea room*, lorsque la mer lui présente un espace vaste et sûr où il peut suivre la route oblique qu'il a commencée.

DÉRIVE. s. f *Drive.* Assemblage de plusieurs planches réunies par leur épaisseur, pour former un corps plat dont la figure ressemble beaucoup à une semelle. Cette ressemblance lui fait même donner assez indifféremment le nom de semelle ou de dérive. Fixée sur la préceinte d'un bâtiment par une grosse cheville, autour de laquelle elle peut tourner librement, chaque semelle, comme on le voit (fig.

Digitized by Google

12 et 30, V.) est établie sur l'un et l'autre côté de ces bâtimens. Lorsqu'on veut en faire l'usage auquel chacune est destinée, on laisse pendue verticalement celle qui est sous le vent. Elle plonge alors sous l'eau à une grande profondeur; et la résistance latérale qu'éprouve le bâtiment auquel elle appartient, dans les routes obliques qu'il doit suivre étant ainsi augmentée, sert à diminuer la grandeur de la dérive de ce bâtiment. La longueur de ces semelles est égale à deux fois le creux du bâtiment, et le tiers ou la moitié de cette dimension est la mesure de leur largeur. L'usage n'en est adopté et ne devient nécessaire que dans les bâtimens dont les fonds sont plats, et lorsqu'ils courent au plus près du vent.

Dériver. v. n. Un vaisseau dérive lorsqu'il s'avance dans l'espace sur une direction qui fait un angle plus ou moins grand avec sa longueur principale. Si ses voiles sont déployées et orientées obliquement à sa quille, le vent qui le sollicite au mouvement, lui fait suivre une route qui n'est pas celle de la quille; dans cet état, il dérive, *to fall to leeward*. — Il est dit aussi dériver lorsqu'abandonné à lui-même, et livré à un courant, ou à l'impulsion des lames, il est poussé dans l'espace sur une direction quelconque. Si dans ce dernier mouvement, il s'avance vers la terre, vers un vaisseau; il est dit dériver sur la terre, sur ce vaisseau; et si ce mouvement est produit avec intention, alors on dit de ce bâtiment qu'il se laisse dériver. — Souvent il arrive à un vaisseau qui est poussé dans le sens *BAF* (fig. 19, G.) de ne pas suivre cette direction dans son mouvement et de parcourir, lorsqu'il n'est pas rappelé de cette direction, la ligne courbe *AHr*. Dans cette circonstance, il ne se transporte pas dans l'espace en restant toujours parallèle à lui-même, mais il tourne par dégrés sur son centre et sa proue se dirige d'elle-même vers le point de sa courbe *AHr* sur laquelle sa vitesse l'entraîne. On peut dire d'un vaisseau qui suit une telle route qu'il dérive ou qu'il court en dérivant. Cette espèce de dérive ou cette déviation est l'effet d'un défaut de symétrie ou d'égalité parfaite entre les deux flancs d'un bâtiment.

Dérober. v. a. Un objet quelconque, tel qu'une haute terre, un vaisseau, dérobe le vent à un bâtiment, lorsqu'il le lui masque, ou lorsqu'il le met à couvert de son impulsion. — Dans un même vaisseau certaines voiles peuvent dérober le vent à d'autres voiles.

Désaffourcher. v. n. *To unmoor.* C'est lever du fond de la mer l'ancre d'affourche qui concourt à retenir un vaisseau dans un lieu déterminé. Lorsque cette opération est faite, ce vaisseau n'est plus attaché qu'à une seule ancre mouillée et il est désaffourché.

Désamarrer. v. a. *To unbend.* Ce mot, peu en usage, est ordinairement remplacé par celui de démarrer, pour exprimer l'opposé du mot amarrer. (Voy. Amarrer.)

Désarmement. s. m. *Discharging the officers and crew of a ship.* État d'un vaisseau qu'on dépouille de son gréement, qu'on décharge

Digitized by Google

de son artillerie et de ses munitions, dont on licentie l'équipage, et qu'on laisse nu et vide dans le fond d'un port.—Pendant une telle opération un vaisseau est en désarmement, et lorsque cette opération est finie, il est désarmé, *laid up ship*.

Désarmer. v. a. Désarmer un bâtiment, c'est faire son désarmement. C'est dans ce sens qu'on dit d'un vaisseau, d'une escadre, d'une armée etc. qu'on les désarme, *to lay up a ship*; mais on dit aussi d'un officier, d'un matelot, de tout homme engagé à bord d'un vaisseau, qu'il désarme de ces vaisseaux. *to pay off*, lorsqu'il le quitte, ou qu'il lui est ordonné de n'y plus faire le service dont il avoit été chargé; soit parce que la campagne est finie, soit parcequ'il ne peut ou ne doit pas la continuer. — Désarmer des canons, c'est ôter les boulets ou la mitraille dont ils peuvent être chargés. — Désarmer des avirons, *to unship the oars*, c'est les ôter de dessus le bord d'un bateau, d'un canot où il étoient ainsi disposés pour être employés au premier besoin.

Désarrimer. v. a. Changer l'ordre primitif qui avoit été établi entre les différens poids ou les divers objets déposés dans la cale d'un vaisseau. Une telle opération n'est exécutée que pour parvenir à un meilleur arrimage, ou pour décharger un bâtiment. Après cette opération, ou après des évènemenens qui dérangent un premier arrimage, un vaisseau est désarrimé; *shifted ship*, *or out of trim*. Les mouvemens violens de la mer produisent quelquefois ces changemens, toujours funestes, dans l'état respectif des objets qui sont renfermés dans la cale d'un vaisseau, lorsqu'ils n'y sont pas placés avec toutes les précautions qui doivent leur assurer une position invariable.

Descendant. s. m. Etat périodique de la mer qui, pendant le reflux, descend de la hauteur à laquelle le flux l'avoit élevée, et qui fuit en même temps loin des côtes ou des ports avec une vitesse plus ou moins grande. — Le mot descendant est regardé assez généralement comme synonime avec jusant, cependant le premier est particulièrement employé pour exprimer l'effet du reflux dans les rivières, parce qu'alors les eaux descendent librement à la mer vers laquelle une pente naturelle les entraîne, tandis que le mot jusant semble destiné à exprimer la retraite de la mer qui s'éloigne de ses rivages, parce qu'elle cesse d'y être soutenue à la hauteur à laquelle elle étoit montée par le reflux. — Ce mouvement périodique de la mer ayant toujours lieu à des heures déterminées, on indique souvent le temps auquel il doit correspondre, comme l'époque de certaines opérations. C'est pourquoi on dit souvent que telle chose sera faite au descendant, c'est-à-dire, ou au moment du reflux de la mer, ou au moment du jusant, ou enfin à marée descendante.

Descendre. v. n. Un vaisseau descend une rivière, *to fall down a river*, lorsqu'il la suit dans son cours naturel qui la porte vers la mer. — La mer descend, lorsqu'après s'être avancée et élevée sur une côte par le flux, elle se retire de la même côte par l'effet du reflux. — On

Digitized by Google

descend de bord, lorsqu'on descend d'un vaisseau, pour passer dans un plus petit, ou pour se rendre sur le rivage. Dans ce dernier cas c'est descendre à terre

Déséchouer. v. a. *To get a ship a float.* Remettre un vaisseau à flot, soit en le tirant de la place où il étoit échoué, soit en employant les moyens propres à le faire flotter apres un échouement. Un vaisseau est déséchoué lorsqu'il cesse de s'appuyer sur le fond de la mer et qu'il est remis à flot.

Désembarquer. v. a. Voyez Débarquer qui est un mot plus usité avec la même signification.

Désemparer. v. a. *To disable.* Délabrer, mettre hors d'état de servir. Désemparer un vaisseau, *to disable a ship*, c'est détruire son gréement en entier, ou en partie; abattre ses mâts, couper ou rompre ses vergues; déchirer ses voiles; emporter son gouvernail. La tempête, des coups de canon, ou de malheureux événemens peuvent rendre un bâtiment plus ou moins désemparé, ou diminuer plus ou moins les moyens qui lui sont nécessaires pour manœuvrer. — Un vaisseau, suivant les pertes qu'il peut faire de mâts, de vergues, de voiles, de manœuvres, etc., est désemparé de ces objets, *disabled in the mast, yards*, etc.

Désenverguer. v. a. *To unbend any sail.* Détacher une voile de la vergue qui la porte. On sait qu'une voile, pour être enverguée, a un de ses côtés qui est, comme on le voit (fig. 79, M.) attaché ou lié à la vergue par divers petits cordages qui correspondent à différens points de leur longueur; et ôter ces cordages c'est désenverguer cette voile. On dit aussi déverguer au lieu de désenverguer.

Déserteur. s. m. *Run man.* On donne ce titre à un Matelot qui, sans ordre et sans permission, abandonne et quitte le vaisseau sur lequel il étoit armé pour y faire un service déterminé.

Désertion. s. f. Abandon d'un poste et fuite d'un vaisseau sur lequel ce poste est établi : tout homme de mer classé, et qui est embarqué sur un bâtiment, est engagé à y faire un service déterminé et il est coupable de désertion dès qu'il abandonne ce bâtiment.

Dessus. adv. On distingue les deux faces opposées d'une voile telle que *acdb* (fig. 79, M.) par les noms de dedans et dessus. Le premier nom est celui de la face postérieure de cette voile, ou de celle qui est tournée vers l'arrière du bâtiment auquel elle appartient, ou de celle qui, recevant l'impulsion du vent, transmet au vaisseau une vîtesse dirigée de l'arrière à l'avant; le second est la face opposée à la premiere, et sur laquelle le vent ne peut agir sans presser le vaisseau de reculer de l'avant à l'arrière. C'est pourquoi on dit d'un batiment qu'il a vent dessus, lorsque ses voiles reçoivent son impulsion sur leur face antérieure (fig. 6, V.), et il a vent dessus, vent dedans, lorsque parmi ses voiles déployées, les unes reçoivent le choc du vent sur leur face antérieure, et les autres sur leur face postérieure. Tel est l'ordre et la combinaison

Digitized by Google

des voiles dans un vaisseau qui est en panne (fig. 1, V), c'est-à-dire qu'un des huniers a le vent dessus, tandis que l'autre hunier a le vent dedans, afin que le vaisseau ne puisse pas prendre de vîtesse progressive. — Un vaisseau a le dessus du vent sur un autre bâtiment lorsqu'il est au vent à lui, *wind-ward*, ou lorsqu'il est plus près que ce dernier de la source du vent, c'est-à-dire, du point de l'horison d'où le vent semble souffler. On voit dans la colonne des vaisseaux (fig. 2, E.) qui suivent une ligne du plus près du vent, que le vaisseau de tête doit avoir le dessus du vent à l'égard des autres vaisseaux de la même colonne.

Destination. s. f. Répartition d'ouvriers, de matelots, etc. soit dans des chantiers, soit dans des vaisseaux, pour y remplir un service indiqué. — La destination d'un vaisseau, d'une armée, d'une escadre, consiste a être chargé particulièrement d'exécuter un projet formé, ou de campagne, ou de croisière, ou de combat, ou, etc.

Détachement. s. m. Partie séparée d'un corps d'officiers, ou de troupes, ou de l'équipage d'un bâtiment, *gang*, ou d'un corps d'armée. On forme de tels détachemens pour remplir un service quelconque. — Les élèves de la marine sont embarqués par détachement sur les vaisseaux où ils doivent servir en leur qualité.

Détacher. v. a. Séparer un officier de son corps, un élève de la marine de sa compagnie, un vaisseau d'une armée pour faire un service quelconque, c'est détacher. — On détache des vaisseaux d'une armée, pour observer au-devant, ou autour d'elle, tout ce qui pourroit l'intéresser, pour commencer un combat, pour chasser un ennemi, ou pour une expédition quelconque.

Détail. s. m. Avoir le détail, à bord d'un bâtiment, sur une escadre, dans une armée, c'est être chargé d'exécuter les ordres des commandans, relativement aux approvisionnemens, aux consommations, aux fournitures, aux remplacemens, etc. Les officiers qui sont chargés de ces fonctions tiennent des états de détail et portent le titre d'officiers de détail; et ils sont dits avoir le détail.

Détalinguer. v. a. *To unbent the cable*, c'est détacher le bout d'un cable, de l'ancre à laquelle il est lié, C'est faire l'opération qui est contraire à celle d'entalinguer. La forme sous laquelle un cable est attaché à une ancre, est représentée par *ocs* (fig. 70, M.) : et faire cette espèce de nœud, c'est détalinguer le cable.

Détaper. v. a. Oter les tampons qui ferment la bouche d'un canon ou d'un écubier. — On détape les canons pour commencer un combat.

Détroit. s. m. *Strait*, passage ou canal étroit et serré entre deux terres, qui fait la communication de deux mers. Tel est le détroit de Gibraltar pour la communication de la Méditerranée et de l'Océan, tels sont le détroit de Magellan, celui de le Maire, le Sund, le détroit de Babel-Mandel, etc.

Digitized by Google

DEVANT. prép. Lorsqu'un vaisseau, avec ses voiles déployées, présente directement sa proue au vent, il est vent devant, *wind a head*; s'il se trouve dans cette position par un mouvement que le manœuvrier a ordonné, il est dit avoir donné vent devant, *to stay a ship*; mais si une telle position a été forcée et amenée nécessairement par les circonstances, il est dit avoir pris vent devant, *to chapel a ship*. — Le devant d'un vaisseau est sa proue ou sa partie antérieure; et à bord, on dit d'un homme qu'il est devant ou derrière lorsqu'il est placé au-delà du milieu de la longueur du bâtiment, du côté de la proue ou du côté de la poupe.

DÉVENTER. v. a. On dévente une voile, en établissant le plan de ses faces dans la direction du vent régnant, *to shiver any sail in the wind, or to spill*. Dans cet état elle ne reçoit aucune impulsion ni dessus ni dedans, et comme des cordages nommés ralingues sont cousus sur son contour pour la fortifier, on dit aussi alors qu'elle est en ralingue, ou qu'elle a le vent en ralingue. — Quelquefois on dit d'un vaisseau qu'il est déventé, lorsqu'il est abrité du vent par un autre vaisseau.

DEVERS. s. m. Dans les chantiers de construction, les charpentiers mettent de devers une pièce de bois, lorsqu'ils abattent un onglet de manière qu'ils puissent faire former à deux faces adjacentes de cette pièce, certains angles déterminés et nommés équerrages, en conservant à ces faces leurs largeurs nécessaires.

DÉVIRAGE. s. m. Une pièce de bois a du dévirage ou de la dévirance, lorsqu'une de ses faces n'a pas tous ses points dans un seul et même plan. — Quelques bordages d'un vaisseau sont préparés sous cette forme, lorsqu'ils sont destinés à recouvrir des portions extrêmes de l'avant ou de l'arrière, dont la courbure est très-considérable.

DÉVIRER. v. a. Dévirer au cabestan, *to recoil, to come up the capstern*, c'est le faire tourner sur lui-même, dans un sens opposé au mouvement de rotation qu'on lui avoit communiqué précédemment pour roidir un cordage, ou produire un effet quelconque. — Dévirer une manœuvre, un cordage, c'est les faire tourner plusieurs fois sur leur axe, dans un sens opposé à leur commettage, afin de diminuer la torsion qu'ils ont reçu et les empêcher de se replier sur eux-mêmes, sur-tout lorsqu'ils sont destinés à passer dans des poulies ou dans des cosses. On prévient ainsi des inconvéniens qui retardent, trop désavantageusement, le service de toutes les manœuvres courantes. — Enfin on dévire une pièce de bois, dans un chantier, en la retournant sur la face qui est opposée à celle sur laquelle elle reposoit auparavant.

DEVIS. s. m. *Scheme*, état détaillé ou des dimensions et des places de toutes les parties d'un vaisseau, ou des dépenses exigées pour sa construction, sa mâture, son gréement, et ses emménagemens; ou des défauts et des bonnes qualités qu'on lui a reconnues à la mer, ainsi que des règles qu'il faut suivre, soit pour son arrimage, soit pour son char-

Digitized by Google

gement, et des réparations qui lui deviennent nécessaires après une campagne déterminée. — Le premier devis présente les dimensions principales d'un vaisseau, c'est-à-dire, sa largeur, sa longueur, et son creux; l'élancement et le contour de l'étrave, la quête de l'étambot, l'acculement de la maîtresse varangue, les ordonnées du maître couple, celles de toutes les lisses ainsi que leur position, le lieu de tous les couples de levée, la place des mâts et leurs dimensions particulières, ainsi que celles des vergues, des estains, des barres de l'arcasse, des contre-cornières; la position des préceintes, des sabords; la hauteur des entreponts, et enfin les dimensions précises des principales pièces qui entrent dans la composition des couples, de la quille, de l'arcasse, des baux, des préceintes, des bordages, etc. — Le second devis renferme les prix des matières et de la main-d'œuvre, nécessaires pour construire, mâter, gréer un batiment déterminé et le préparer a être armé pour remplir sa destination. — Ces deux devis sont l'ouvrage des ingénieurs constructeurs : le troisième, *memorial*, est fait et répété par chaque capitaine qui commande un vaisseau dans une campagne quelconque. C'est un compte rendu des règles que l'expérience a fait reconnoître comme les meilleures à suivre dans l'arrimage, ou dans le chargement, ou dans la situation des mâts et dans leur grandeur; c'est aussi un rapport circonstancié de ses qualités, soit pour gouverner, soit pour porter la voile, soit pour marcher sous différentes voilures, soit pour résister à l'agitation d'une mer plus ou moins grosse; enfin ce devis contient l'état des réparations ou des changemens qu'il est utile de faire, après une campagne, dans sa coque, dans son gréement, ainsi que dans ses mâts, ses vergues et ses voiles.

Dévoiement. s. m. Ecartement d'une direction donnée. Un couple, dans un vaisseau, est dévoyé ou il a du dévoiement, lorsqu'il n'est pas parallèle aux couples de levée, c'est-à-dire, que la quille n'est pas perpendiculaire à son plan. La fig. (2. P.) présente le trait ou le contour des couples de levée d'un vaisseau ; la fig. (39. C.) donne une idée de ces couples solides et de leur établissement sur la quille *bm*; la fig. (73. C.) fait connoître un couple nommé l'estain *dg* au plan duquel la quille *ue* n'est pas perpendiculaire; la fig. (57. G.) présente particulièrement le trait de l'estain *rg* pour mieux indiquer sa position à l'égard de la quille *by* ou son dévoiement, *flaring of the fashion piece*, et enfin la fig (69. G.) renferme, dans la surface d'une section horisontale d'un vaisseau, les projections de quelques couples de levée représentées par les lignes *ek*, *fl*, *nm* et celles de quelques couples qui ont du dévoiement suivant les lignes *di*, *ch*, *bg*, *rs*, *pq*.

Dévoyer. v. a. Détourner d'une direction déterminée. Dans un vaisseau, un couple est dévoyé lorsque la quille n'est pas perpendiculaire au plan de ses branches. (Voy. Dévoiement.)

Diable. s. m. Machine composée d'une forte traverse horisontale,

Digitized by Google

dont les extrémités sont portées par deux roues, et qui est armé d'une longue aiguille qui lui est perpendiculaire. Elle ressemble à un des trains d'un carrosse, et elle sert à transporter d'un lieu à un autre des fardeaux qui sont trop lourds pour être placés sur une voiture, et qu'on suspend sous la traverse de cette machine, à une petite hauteur au-dessus du plan sur lequel doivent rouler les roues.

Diablon. s. m. Petite voile d'étai, dont la place est au-dessus d'une autre voile d'étai, nommée diablotin, entre le grand mât de hune et le perroquet de fougue : elle est déployée sans aucun appareil, c'est-à-dire, sans que son guindant ou un de ses côtés soit porté par un étai ou par une draille.

Diablotin. s. m. *Mizen top stay sail.* Voile d'étai du perroquet de fougue : la forme est représentée (fig. 82. M.), et un des côtés est étendu sur l'étai du perroquet de fougue (fig. 1. A.), lorsqu'elle est déployée.

Diamant. s. m. On donne ce nom à cette partie d'une ancre, où se réunissent et sa verge et ses bras ; le lieu de cette jonction, ou le diamant de l'ancre *cuni*, (fig. 70 M.) est en *n*.

Diane. s. f. *Morning watch.* A bord d'un vaisseau, ou dans un port, ou dans une rade, on bat la diane par un bruit de caisse, ou on tire un coup de canon de diane, *morning watch gun*, dès la pointe du jour, pour servir d'avertissement et annoncer que le service du jour va commencer.

Différence. s. f. Ce mot, dont l'acception est connue, fait partie de plusieurs phrases qui sont particulières aux marins. — La différence de tirans d'eau, *difference in the draught of water*, est la quantité de pieds et de pouces dont le tirant d'eau de l'étrave ou de la proue d'un vaisseau, diffère du tirant d'eau de l'étambot ou de la poupe. (Voy. Tirant d'eau.) — Un bâtiment est, ou est mis en différence, lorsque les tirans d'eau de ses extrémités, sont ceux que le constructeur ou l'expérience ont fait reconnoître comme les plus convenables. Il est sans différence, *upon an even keel*, lorsque la poupe et la proue plongent également dans l'eau. — Comme dans un vaisseau les branches des couples extrêmes de l'arrière, dont on voit la moitié des contours en *A B f m.* (fig. 2. P.), embrassent moins d'espace que les couples de l'avant dont la moitié est représentée en *A B n o*, le volume de la partie postérieure de la carène, ou du fluide qu'elle déplace dans l'état de flottaison, est toujours moins considérable que celui du fluide déplacé par la partie de l'avant ; la différence de ces deux volumes est nommé la différence des capacités, et elle est mesurée par le nombre des tonneaux de fluide du poids de 2000 liv. que l'une de ces parties déplace de plus que l'autre. — On dit aussi quelquefois, après une route faite par un vaisseau, qu'il a telle différence en latitude ou en longitude, *difference of latitude, departure,* pour exprimer que le lieu où est arrivé ce vaisseau est par une latitude et une longitude qui dif-

Digitized by Google

fère de telle quantité de celles du lieu de départ, ou du point auquel on compare sa position nouvelle.

Différenciomètre. s. m. Instrument imaginé pour faire connoître la grandeur des tirans d'eau de la proue et de la poupe, ou la différence des tirans d'eau dans un vaisseau qui est en mer. Il consiste dans des syphons qui, placés dans l'intérieur d'un bâtiment, communiquent, par une branche horisontale, à l'eau environnante, tandis qu'un flotteur, introduit dans leur branche verticale, est destiné à indiquer dans le bâtiment la hauteur du niveau de la mer, afin qu'on puisse en conclure le tirant d'eau de l'avant ou de l'arrière. Un pareil instrument, établi aux deux extrémités du bâtiment, ne peut donner que des indications trompeuses, soit parce que le sillage plus ou moins rapide du bâtiment, produit des effets contraires sur les flotteurs de la proue et de la poupe, soit parce que l'élévation des lames, les courans de la mer, et les tangages altérent encore la hauteur des colonnes fluides qu'on doit mesurer : ainsi l'incertitude qui accompagne nécessairement les résultats de ces différenciomètres, les rend absolument inutiles aux vues qui les ont fait adopter.

Digon. s. m. Quelquefois on donne ce nom à un assemblage de pièces de bois, qui entre dans la composition du taille-mer, et qui est placé (fig. 1. P.) au-dessus de la gorgère et devant l'étrave, mais il est plus ordinairement distingué par celui de flèche. Voyez ce mot. — C'est aussi le nom d'un bâton auquel est attaché par divers points le côté d'une flamme telle que *B*, (fig. 12. ou 15. E.)

Diminuer. v. a. On diminue de voiles dans un vaisseau, *to shorten the sails*, lorsqu'on soustrait à l'impulsion du vent quelques-unes de ses voiles déployees, afin de diminuer la rapidité de son sillage ou de sa vitesse.

Directeur. s. m. Titre distinctif d'un officier qui, dans un port militaire, est chargé de faire exécuter par les personnes qui sont sous ses ordres, des travaux particuliers, ou d'un certain genre qu'il doit diriger ou inspecter. — Il y a un directeur d'artillerie, un directeur de port, et un directeur des constructions, et leurs fonctions sont détaillées au mot direction. — Il y a aussi un directeur général, qui inspecte et dirige tous les travaux quelconques dont on s'occupe dans un port, sous l'autorité du commandant de ce port. — L'officier qui est chargé par le gouvernement de commander les élèves de la marine dans les écoles des ports, de veiller à leur instruction, et de la diriger dans tous les détails, est distingué sous le nom de directeur des écoles. — Les directeurs ordinaires de port, d'artillerie et de construction, ont après eux immédiatement un officier qui les remplace dans leur absence, et qui porte le titre de sous-directeur.

Direction. s. m. Assemblée d'officiers dont les fonctions sont de diriger et d'inspecter certains travaux dans un arsenal de marine. — La direction des constructions est occupée exclusivement de cons-

Digitized by Google

tructions nouvelles, de réparations ou de radoubs, de refonte de vaisseaux, ainsi que d'autres ouvrages qui leur sont relatifs, tels que ceux de menuiserie, de forge, de sculpture, de peinture, de calfâtage, d'avironnerie, etc. Elle inspecte et dirige aussi l'arrangement des bois de mâture et de construction, ainsi que l'entretien des bâtimens qui sont désarmés dans le port. — La direction du port embrasse dans son inspection et sous ses ordres, le lestage et délestage, l'amarrage et les mouvemens des bâtimens des ports, leur entrée et leur sortie des bassins, leur mâtement, leur démâtement, leur carénage, leur mise à l'eau; elle veille au transport des bois, des mâtures et des autres effets à l'usage des vaisseaux, à la fabrication des cordages, à l'apprêt des manœuvres, des voiles, des poulies, des pompes, etc.; à la conservation du gréement des bâtimens: elle inspecte tous les ateliers où tous ces objets sont préparés, ainsi que la tonnelerie, la serrurerie, la plomberie, enfin le curage, l'entretien et la propreté d'un port sont confiés à sa vigilance. — La direction de l'artillerie a pour objet tous les travaux relatifs à la fabrication des canons, des mortiers et d'autres armes, des affuts et ustensiles d'artillerie, ainsi qu'à leur transport et à leur conservation: elle juge par des épreuves, et les canons, et les mortiers, et les autres armes destinées au service des vaisseaux de l'état; elle inspecte les poudres, les munitions, les instrumens de guerre, ainsi que leur entretien et leur distribution. — La ligne sur laquelle l'air ou l'eau ont une vitesse déterminée, est aussi nommée la direction du vent, ou d'un courant, ou de la marée, parce qu'alors leur mouvement est effectivement dirigé vers un point particulier de l'horison.

Disputer. v. a. Ce mot ne s'employe que pour exprimer les efforts que fait un vaisseau ou une armée pour gagner l'avantage du vent, sur un ennemi qui fait aussi tout son possible pour l'obtenir. — Dans cet état des choses, ces bâtimens se disputent le vent, *to strive for the weather gage.*

Distance. s. f. Dans une armée, la distance des colonnes est l'intervalle qui les sépare. Il en est de même de la distance de deux vaisseaux. — Dans le pilotage ou dans l'art de diriger la route d'un bâtiment, on nomme lieues de distance l'espace qui sépare deux points de la mer; et pour déterminer la longitude d'un bâtiment, qui est en mer, on observe la distance *LM* (fig. 94. G.) de la lune au soleil ou aux étoiles, c'est-à-dire, le nombre de degrés et de parties de degrés de l'arc de grand cercle, qui passe et qui est borné par le centre de ces astres.

Distinction. s. f. Les vaisseaux de l'état étant commandés par des officiers d'un grade plus ou moins élevé, portent au haut de leur mât des marques de distinction qui annoncent les grades des commandans, ou leur rang dans une armée navale. — Le pavillon qui les fait connoitre est nommé pavillon de distinction. — Le commandant d'une

Digitized by Google

armée, ou l'amiral, porte son pavillon de distinction au sommet du grand mât; le vice-amiral, au mât de misaine; et le lieutenant-général, au mât d'artimon. La cornette distingue le chef d'escadre. Elle s'arbore au mât d'artimon, et les capitaines de vaisseaux portent pour distinction une flamme au haut du grand mât.

Distribution. s. f. Dans les chantiers de construction, les charpentiers disent qu'ils font la distribution des couples, lorsqu'ils désignent et marquent sur la longueur de la quille, le lieu où chaque couple doit être placé et fixé. — L'ingénieur indique cette distribution dans le plan d'un vaisseau qui doit être construit, comme on le voit au-dessous de la (fig. 1. A.) dans la projection de ce bâtiment, et sur un plan vertical *ABD*, sur un plan horisontal *FGHS*; ensuite le charpentier établit les couples solides, ou les distribue sur la quille *m b*, (fig. 39. C.) dans des places correspondantes aux points de division de la ligne *D* sur le plan vertical *ADR*.

Division. s. f. Certaine partie d'une armée navale est une division de cette armée, *division;* et une armée est ordinairement partagée en trois divisions, chacune sous les ordres d'un chef particulier, qui, lui-même, est subordonné au commandant général ou à l'amiral. — Enfin un nombre quelconque de vaisseaux détachés ensemble d'une armée, est aussi nommé une division.

Dogre. s. m. *Dogger*, ou dogrebot, *dogger boat*, (fig. 11. V.) bâtiment dont on se sert dans les mers d'Hollande pour la pêche du hareng : il a deux mâts, un grand mât et un mât d'artimon, il ne porte pas de voiles auriques, mais des voiles quadrangulaires. (V Daugrebot).

Dogue d'amure. s. m. *Ches-tree*, bloc de bois dont on voit la forme (fig. 87. C.), et le lieu en *h k* (fig. 1. P.); il est fixé extérieurement sur la muraille d'un vaisseau près le plat bord, et à une distance en avant du grand mât, égale à la demi-longueur de la grande vergue; ce bloc est mortaisé de travers en travers, pour recevoir un rouet, et c'est sur ce rouet que passe la grande amure à l'aide de laquelle on rapproche de la proue le coin inférieur (fig. 1. A.) de la grande voile, lorsqu'elle doit être présentée obliquement à la quille : cet usage est l'origine du nom de dogue d'amure.

Dôme. s. m. Bâti en planches, qui entoure sur trois côtés et recouvre une ouverture faite au gaillard d'arrière d'un vaisseau. Il forme un abri à une grande échelle qui, comme en *E* (fig. 5. P.), est placée à cette ouverture pour établir une communication du gaillard à l'entrepont.

Donner. v. a. Ce mot est employé avec diverses acceptions. — Un vaisseau donne à la bande, *to heel*, lorsqu'il est incliné latéralement. —Il donne telle voile à un autre bâtiment, *to spare the N sail*, lorsque sans déployer cette voile comme lui, il conserve une vitesse égale. — Il donne une bordée, ou sa bordée à l'ennemi, lorsqu'il tire sur lui toutes les pièces de canon qui sont rangées sur un de ses flancs, ou qui

Digitized by Google

sont placées d'un même bord. — Il donne son feu à un autre bâtiment lorsqu'il tire sur lui ses canons pour le combattre. — Il donne une remorque à un vaisseau désemparé, lorsque de son bord on jette à celui-ci un cordage, à l'aide duquel il tire ce vaisseau après lui, soit pour le dégager d'un danger, d'une situation critique, soit pour le conduire où les circonstances peuvent l'exiger. Il donne aussi une bosse à un bateau lorsqu'il lui fait passer un cordage pour le traîner à sa suite. — Il donne à la côte, *to run a ground*, lorsqu'il se jette sur la côte, étant forcé par l'ennemi ou le mauvais temps, ou des voies d'eau, de prendre ce parti extrême dans l'espoir de sauver, d'un danger pressant et extrême, au moins les hommes qui y sont embarqués, et peut être la cargaison et le bâtiment. — Il donne dans une flotte, dans une armée, lorsqu'il se mêle à cette flotte, à cette armée, pour la combattre, la diviser, et s'emparer de tous les bâtimens dont sa force et sa supériorité peuvent le rendre maître. — Il donne dans une affaire, lorsqu'il prend une part active dans un combat général avec un ennemi. — Il donne dans une passe, dans un canal, dans un port, etc. lorsqu'il entre dans les uns ou dans les autres, et après son entrée, il est dit avoir donné dedans, *to run right in*. — Il donne vent devant, lorsqu'ayant ses voiles déployées, et faisant sur lui-même une rotation horisontale, il vient à présenter sa proue directement à l'impulsion du vent régnant, *to stay a ship*. — Il donne chasse à un ennemi lorsqu'il le poursuit pour le combattre. — Il donne le bout, ou le travers, lorsqu'il présente l'avant ou le côté. — On lui donne un suif, une carène, lorsqu'on enduit sa carène d'un courai. — On lui donne le feu, lorsqu'on chauffe sa carène avec des fagots, pour brûler un premier enduit, et le remplacer par un nouveau, après avoir fait à la muraille toutes les réparations dont elle peut avoir besoin. — Donner la cale, c'est infliger une certaine punition. (Voy. Cale.) — Donner la voix, c'est marquer par un cri de convention, le moment où plusieurs hommes rassemblés doivent agir ou réunir leurs efforts pour produire un effet quelconque. — Un capitaine ou le commandant d'un bâtiment, d'une armée, donne la route, *to shape the course*, *to regulate the going in the night*, lorsqu'il indique et prescrit la route qui doit être tenue pendant la nuit.

Dormant. s. m. Le dormant d'une manœuvre est la partie fixe de ce cordage, ou celle qui est attachée à demeure dans un lieu déterminé, *standing part*. Ce nom sert à le distinguer du courant de la même manœuvre, qui est la partie mobile ou qu'on peut déplacer à volonté, et qu'on fait passer sur des poulies placées suivant l'exigence des cas. Delà vient qu'on dit d'une manœuvre, qu'elle fait dormant en tel lieu pour exprimer qu'elle y est fixée par un de ses points. — Le grand bras fait dormant près du couronnement.

Dormant. adj. Entre les manœuvres d'un vaisseau, qui font partie

Digitized by Google

de son gréement, il y en a qu'on nomme des manœuvres dormantes, parce qu'attachées par les deux extrémités, la position de ces cordages ne peut pas varier. Tels sont les haubans, les étais, les galhaubans dont la destination est d'étayer les mâts d'un vaisseau, et qui sont établis de manière qu'ils restent dans la même situation, tant que leur tension et leur force remplissent le service qu'on en attend.

Dormir. v. n. On dit avoir laissé dormir l'horloge à bord d'un vaisseau, lorsqu'on a oublié de tourner le sablier qui sert à mesurer le temps qui s'écoule.

Dossier. s. m. *Back board.* Le dossier d'un canot est le bordage qui forme la face plane de sa poupe dans la partie qui régne au-dessus de l'eau.

Doublage. s. m. Enveloppe, en bois, ou en cuivre, ou en feuilles d'autre métal, dont on recouvre la carène d'un vaisseau, *sheating.* Elle sert, si elle est en cuivre, *copper sheating*, ou en feuilles de métal, à lui conserver la marche dont sa forme le rend susceptible, et si elle est en bois, elle garantit la muraille de la piqure des vers. — Dans la composition des voiles, on donne le nom de doublage à des bandes de toile, dont on fortifie certaines parties de leurs faces. On voit (fig. 33, 55, 59, 79, M.) le lieu et la forme des doublages, que reçoivent certaines voiles, et qui sont indiqués par une teinte plus forte que le reste de ces voiles.

Double. s. m. *Bigth of a rope.* Le double d'une manœuvre, est la partie de ce cordage qui revient sur lui-même ou parallèlement à lui-même, après avoir passé sur une poulie, ou autour d'un point quelconque. — Dans la fig. (20, M.) la partie *fu* est le double du cordage *q*. — On donne le nom de double chaloupe, à une chaloupe pontée, qui a de grandes dimensions quoiqu'inférieures à celles des barques.

Doublement. s. m. Action par laquelle on fortifie la réunion de deux pièces, en les faisant croiser par une troisième qui est liée étroitement avec toutes les deux. Le point de jonction de ces premières pièces est nommé l'écart, et l'effet de la troisième est le doublement de cet écart; *shift of the planks.*

Doubler. v. a. Dans la construction, c'est recouvrir la carène d'un vaisseau, d'une nouvelle enveloppe composée de planches de bois, ou de cuivre ou d'autre métal; *to sheathe a ship.*—Doubler un écart; *to leav the shift*, c'est fortifier la jonction de deux pièces de bois par une troisième, qui, appliquée et fixée sur les deux premières, assure leur liaison; on dit aussi dans le même sens doubler les joints. — Dans le gréement, on double les voiles, *to line a sail*, en les fortifiant par de nouvelles laizes de toile qui sont cousues sur celles dont ses voiles sont composées; (voyez Doublage). — Doubler les manœuvres, les garcettes, c'est augmenter leur nombre, afin que si l'une est rompue, une autre puisse la suppléer au besoin.—Dans l'art de manœuvrer, un

Digitized by Google

vaisseau double une pointe, un cap, un banc, un danger, etc., *to weather*, lorsqu'il les dépasse de manière qu'ils lui restent sous le vent. — On double une ligne ennemie, ou une ligne de vaisseaux ennemis, en la mettant en tout ou en partie, entre deux colonnes de l'armée qui la combat, *to double upon in a sea fight*. Si pour prendre cette position (fig. 17. E.), des vaisseaux ont passé derrière la ligne ennemie, pour venir se ranger de l'autre côté de cette ligne, ils l'ont doublé par la queue, mais s'ils ont passé au vent de la ligne, ils l'ont doublé par la tête, *to weather*. — Un vaisseau double un autre bâtiment, lorsqu'il l'emporte sur lui par sa vîtesse, et lorsqu'après l'avoir suivi, il peut ensuite le dépasser et le devancer, *to out sail a ship*.

Douceur (en). adv. *Handsomely*, ou doucement, graduellement; c'est dans ce sens qu'on dit filer, amener, larguer en douceur, ou lâcher peu à peu un cordage tendu.

Dragon. s. m. Nom d'un certain grain, ou d'une bouffée de vent, de peu de durée, mais d'une grande violence, qu'on éprouve souvent dans la Zone Torride.

Drague. s. f. *Drag*. Grand filet, qui est attaché à un appareil en fer propre à racler le fond de la mer; il sert, soit pour faire la pêche, surtout des huîtres et des moules, soit pour retirer de l'eau des objets submergés. — On donne encore le nom de dragues à certains bordages épais qu'on applique sous la carène d'un bâtiment qui est destiné à être souvent échoué. Ces dragues servent ainsi à conserver le bordage des fonds du bâtiment, et aident à le maintenir droit, dans les échouages.

Draguer. v. a. *To drag or sweep*. C'est racler le fond de la mer à l'aide d'une drague, pour en arracher les huîtres, ou les moules, ou les coquillages qui s'y sont attachés, ou pour recueillir les objets qui pourroient être tombés à la mer. Cette drague est à cet effet garnie d'un filet qui la suit, et qui en fait partie. — Draguer une ancre, c'est promener sur le fond de la mer, une corde dont les extrémités sont portées par deux chaloupes, afin qu'elle puisse s'accrocher à quelque partie saillante de cet ancre mouillée, qui est alors sans cable et sans orin, et afin qu'elle puisse servir à la retirer de l'eau. — Lorsqu'une ancre traîne sur le fond de la mer, on dit que cette ancre drague le fond. Si un cable est au fond de l'eau, et qu'à l'aide de grappins (fig. 67 M.) qu'on promène sur ce fond, on cherche à le trouver et à le retirer, c'est draguer ce cable, *to sweep for a cable*.

Draille. s. f. *Stay sail's stay*. Cordage destiné à soutenir, par un de ses côtés, une voile d'étai déployée. Dans un vaisseau les drailles sont situées à peu près, parallèlement aux étais des mâts. Le grand et petit foc, dont la forme est semblable à celle de la voile *abc*, (fig. 83. M.) ont un côté *ab* qui est porté en divers points par une draille, lorsqu'ils sont présentés à l'impulsion du vent comme on les voit,

Digitized by Google

(fig. 1. A.). Ces voiles, ainsi que d'autres voiles d'étai, sont élevées, et étendues le long de pareilles drailles qui passent dans plusieurs anneaux fixés en plusieurs points de la longueur de leur guindant *ab*, (fig. 83. M.). — Un cordage horisontal, et qui est employé à soutenir le palan d'étai, est aussi nommé la draille du palan d'étai, *girt line of the stay tackle.* — On nomme draille verticale, *horse*, un gros cordage qu'on place derrière ou devant un mât vertical, pour faciliter l'usage d'une voile quarrée, dont la vergue étant attachée par une cosse à cette draille, glisse longitudinalement et est retenue constamment, soit lorsque la voile est déployée, soit lorsque la vergue est amenée, ou mise à bas.

Dresser. v. a. On dresse la barre du gouvernail dans un vaisseau, *to right the helm*, en mettant ou ramenant cette barre dans le plan diamétral, ou parallèlement à la quille. On dresse un bateau, en lui donnant une situation droite, ou en le faisant relever de l'inclinaison latérale qu'il pourroit avoir à droite ou à gauche, soit par une disposition convenable des parties de sa charge, soit par l'arrangement des hommes qui y sont embarqués. — Dresser un vaisseau, *to drim*, c'est le rappeler à une situation droite, dont le vent ou d'autres causes peuvent l'avoir écarté. — Dresser des vergues, c'est les brasser également, et leur donner la position horisontale qu'elles doivent avoir. — Enfin, dresser une pièce de bois, c'est applanir et polir parfaitement ses faces.

Drisse. s. f. *Haliard or haul-yard.* Cordage employé à élever ou une voile, ou un pavillon, ou une flamme, etc., à la hauteur où ces objets doivent être placés. — Il y a des drisses de basses vergues, *gears*, ou des cordages qui servent à élever ces vergues à leur place respective, (fig. 1. A.). La drisse de grand-vergue est nommée grande drisse, *main gear*; il y a des drisses pour la vergue de misaine, *fore gear*, pour celles de huniers, de perroquet, pour des pics ou cornes, *gaff haliard*. D'autres cordages attachés à l'angle supérieur des focs et des voiles d'étai, et employés à les élever le long des drailles ou des étais, portent le nom de drisses de foc, de voile d'étai. Les voiles auriques ont aussi des drisses, *throat haliard.* On élève aussi les pavillons, les flammes à l'aide de drisses, *haliard of ensign, of pendent.* — Lorsque de semblables cordages sont gréés ou établis, pour doubler les premières drisses dont on vient de parler, et pour les remplacer au besoin, on les nomme fausses drisses. — Lorsque les objets que les drisses sont destinées à élever, sont d'un poids très-considérable, on y joint un appareil de poulies pour rendre le travail plus facile, et on les distingue des autres par les noms de drisses à caliorne, drisses à itagues.

Droit. adj. Un vaisseau est droit, *upright ship*, lorsque son plan diamétral est vertical, et qu'il n'a aucune inclinaison latérale; et le ramener à cette position s'il en est écarté, c'est le mettre droit, *to trim*

trim the ship. — Tenir ou mettre la barre droite, c'est conserver et placer la barre du gouvernail, dans le plan diamétral du vaisseau, ou parallèle à la quille. Delà vient, qu'en commandant aux timoniers de diriger ainsi la barre, on se sert de l'expression laconique, droit? ou droit la barre? *Right the helm?* Droit comme ça? *Steady? or helm a midships? as you go?* — On distingue, dans une pièce de bois, telle que *AB* (fig. 81. C.), qui est courbe dans le sens de sa longueur, sa dimension sur le droit, de celle sur le tour. La première est, dans cette pièce équarrie, la distance des deux faces planes parallèles, tandis que la seconde est la distance des deux faces courbes. C'est pourquoi, dans les chantiers, les ouvriers disent qu'ils travaillent une pièce sur le droit ou sur le tour, suivant le côté de cette pièce qui les occupe.

Drome. s. f. Faisceau de plusieurs pièces de bois, telles que des mâts, des vergues, des bout-dehors, etc. *float.* On présente une drome flottante en liberté et considérable, au choc d'un vaisseau qui descend de son chantier à la mer, afin qu'elle serve à amortir avec ménagement la vîtesse que ce vaisseau a pu acquérir, surtout lorsque cette vîtesse peut en se déployant sans obstacle, le porter contre un rivage opposé où il courroit de très-grands risques. — La drome d'un vaisseau est l'assemblage de toutes les pièces de sa mâture. — Des canots et des chaloupes rassemblés dans un port forment un tout qui reçoit le nom de drome. — C'est dans le même sens qu'on dit aussi une drome de futailles.

Drosse. s. f. Cordage qui sert, ou à mouvoir la barre du gouvernail, ou à lier certaines vergues à leur mât respectif. Chacune des deux drosses du gouvernail, *tiller rope*, *wheel rope*, est attachée par un bout à l'extrêmité *b* de la barre *nb* du gouvernail (fig. 52, C.). Depuis ce point *b*, les deux drosses se séparent, et suivent, l'une à tribord, et l'autre à babord, une rainure profonde qui est pratiquée sur la face antérieure de la tamisaille *ab*. (fig. 88, C.) représente cette rainure dans la section transversale *acdb* de la tamisaille dont on voit une partie B R (fig. 84), et E est le bout de la barre. La drosse de tribord vient passer sur une poulie *d* (fig. 52.) fixée intérieurement sur le côté d'un bâtiment; delà elle revient à une poulie *c* placée au milieu du vaisseau, et elle s'élève ensuite jusqu'au-dessus du gaillard où elle s'enveloppe sur un cilindre horisontal représenté en *f* (fig. 8, P.), et qu'on fait mouvoir à l'aide d'une roue verticale. La drosse de babord suit le même cours, et vient s'envelopper aussi dans un sens opposé sur le même cilindre vertical, et comme les extrémités de ces deux drosses sont fixées sur le cilindre, celui-ci en tournant sur son axe roidit une des drosses et déroule la seconde, de sorte que la barre du gouvernail est par ce moyen portée à droite ou à gauche du plan diamétral du vaisseau suivant l'exigence des circonstances. — Les basses vergues et la vergue d'artimon, après avoir été élevées à leur place, au haut des mâts qui doivent les soutenir,

Digitized by Google

sont liées à ces mêmes mâts par un cordage nommé drosse de racage, *truss; mizen parrel truss*. Ces drosses sont arrangées de manière qu'on peut à volonté serrer plus ou moins étroitement les vergues contre leur mât, à l'aide d'un palan; et si leur usage à paru préférable à celui des racages des autres vergues, c'est que cet appareil est plus léger, et qu'on varie plus facilement les effets qu'on en attend.

Drosser. v. a. Un vaisseau entraîné par un courant, est dit drossé par ce courant. — Les erreurs qu'on commet à la mer, en estimant ou en appréciant la longueur ou la direction du chemin qu'un bâtiment a pu faire dans un temps donné, viennent souvent de ce que des courans inconnus ont drossé le bâtiment et l'ont porté au-delà ou en deçà du terme où on le jugeoit parvenu.

Du. Particule. Veut-on indiquer le port d'un bâtiment, ou le nombre des tonneaux de poids qu'il peut transporter? On dit qu'il est du port de *N* tonneaux, *burthen N tuns*. — D'ailleurs on se sert de la particule du dans la marine, comme on le fait dans la langue commune, où souvent elle tient lieu de la préposition de.

Duite. s. f. Petit toron, ou assemblage de trois ou quatre fils de carets qui sont tortillés ensemble, pour faire partie dans cet état, de la composition d'un menu cordage, qu'on nomme ligne.

Dune. s. f. *Down*. Rivages élevés de la mer, et formés par des sables amoncelés.

Dunette. s. f. *Poop*. Dans un vaisseau de 74, on donne ce nom à un plancher qui recouvre à une hauteur d'environ cinq pieds et demi, la partie extrême du gaillard d'arrière, depuis le mât d'artimon jusqu'au couronnement. On voit sa position et son étendue en *qr* (fig. 1, P.) Sa surface est représentée par *abcd* (fig. 6.). Elle forme ainsi le plafond de la chambre du conseil et des chambres destinées au logement des officiers de l'état-major Elle sert aussi d'abri, et à l'habitacle et aux timoniers. Elle est d'ailleurs comme les autres planchers des vaisseaux, construite avec des barrots, des bordages, etc. qui ont des dimensions assorties aux efforts que doit soutenir ce plancher le plus élevé du bâtiment.

E.

Eau s. f. On nomme eau douce, *fresh water*, celle qui est potable : eau de mer, *salt water*, l'eau salée, et telle qu'on la puise en pleine mer; et eau saumâtre, *brackish water*, celle qui est un mélange d'eau douce et d'eau salée ou d'eau de mer, telle qu'on la trouve aux embouchures des rivières sur le rivage de la grande mer. — L'eau

Digitized by Google

d'un bâtiment, est la quantité d'eau douce dont il est on doit être approvisionné pour une campagne ou pour un terme quelconque. Delà vient qu'on dit d'un vaisseau qu'il fait son eau, lorsqu'il se pourvoit de celle qui lui est nécessaire. On dit dans le même sens faire de l'eau, *to water a ship*, *to get water;* mais c'est dans un sens différent qu'on dit d'un vaisseau qu'il fait eau, *to make water*. On exprime alors que l'eau environnante, et sur laquelle il flotte, s'introduit dans son intérieur, et si l'eau, qui s'accumule ainsi dans sa cale, s'y élève de *N* pouces dans une heure, alors il fait *N* pouces d'eau par heure. Lorsque le fond de la cale est parfaitement sec, et se maintient tel, on dit que le bâtiment ne fait pas d'eau, *tight ship*. — Tout objet qui est plongé au-dessous de la surface de l'eau, est sous l'eau, et s'il est placé au niveau de l'eau, il est à fleur d'eau, *between wind and water*. — Lorsque la partie de la mer sur laquelle flotte un vaisseau, a une grande profondeur, relativement au tirant d'eau de ce bâtiment, on dit de celui-ci qu'il est en grande eau, *to be in a deep water*, et lorsqu'on veut exprimer que cette partie est d'une vaste surface, ou qu'elle offre une vaste carrière à fournir par un bâtiment, on dit qu'il y a de l'eau à courir. — L'eau de la mer n'a pas, loin des côtes et de l'embouchure des rivières, la même couleur que dans le voisinage des grandes terres. Ici elle paroît trouble ou chargée de vase et d'autres parties légères détachées du fond; c'est pourquoi revient-on du large où l'eau est limpide et claire, et commence-t-on à remarquer cette différence de couleur, on dit alors que l'eau est changée. — Les eaux d'un vaisseau, *wake of a ship*, sont celles qui remplissent la trace qu'il laisse au loin après lui dans sa route. Delà vient qu'un vaisseau est dit être dans les eaux d'un autre, *to be in the wake of a ship*, lorsque le premier se trouve placé sur un des points de la direction prolongée de la quille du second qui le précède. S'avancer pour se placer dans cette situation relative, c'est se mettre dans les eaux d'un vaisseau, *to get into the wake*, c'est prendre ses eaux, *to bear into the wake;* comme aussi s'éloigner de cette situation, c'est dépasser ses eaux, *to pass the wake*. — On donne le nom d'eaux mortes, *dead water*, à celles qui entourent la partie supérieure et du gouvernail et de l'arcasse d'un bâtiment, parce qu'elles semblent accompagner le bâtiment dans sa marche; et rester stagnantes autour de son arrière à la surface de la mer. — Le nom d'eaux mortes est aussi celui des marées les plus foibles, ou qui correspondent aux quadratures de la lune, *neap tides;* et par une raison contraires, les marées qui ont lieu au temps des syzigies, reçoivent le nom d'eaux vives, *spring tides*. On exprime ainsi, par ces adjectifs, qu'à ces époques, la mer, par le flux, s'élève à une hauteur plus ou moins considérable, et avec une vitesse plus ou moins grande. Au reste, dans chaque marée, les eaux montantes ou descendantes, sont celles que le flux apporte ou que le reflux ramene à la grande mer, et lorsque la mer a acquis ou perdu toute la hauteur produite par le

Digitized by Google

flux, on dit que les eaux sont hautes ou basses, ce qui arrive chaque jour à la fin du flux et du reflux. — Un vaisseau est dit avoir des eaux vives, lorsque la forme de son arrière, sous l'eau, est très-aigue ou très-pincée, c'est-à-dire, lorsque ses façons sont très-élevées, parce qu'on imagine qu'alors les filets d'eau refoulés par la proue, ou écartés par le maître couple, reviennent vivement sur le gouvernail pour agir sur lui et en plus grand nombre, et sous un plus grand angle d'incidence. — Enfin, on nomme lignes d'eau, des sections qu'on imagine être faites dans la carène d'un vaisseau *ABD*, (fig. 4. A.) parallèlement à la surface de l'eau calme. Leur forme est représentée dans le plan horisontal *FGHS*.

Ébarouir. v. n. On dit d'une barrique, ou d'un seau, ou d'un canot, etc. qu'ils sont ébarouis, lorsque leur enveloppe a éprouvé un tel desséchement, qu'ils ne peuvent plus ni contenir ni retenir complettement l'eau dont ils sont remplis, ni être impénétrables à l'eau qui les environne.

Ebarouissage. s. f. *Shakes.* Action par laquelle les pièces composantes d'une barrique, ou d'un seau, ou d'un canot, etc. cessent d'être jointes si parfaitement les unes aux autres, que l'eau s'insinue aisément dans l'intervalle qui les sépare. La chaleur est la cause qui exerce cette action, et qui, desséchant ces pièces extraordinairement, les réduit à un moindre volume.

Èbe. s. m. Ce mot est synonime avec Jusant, *ebb or ebb tide.* (V. Jusant).

Ébouter. v. a. Découvrir, par quelques coups de hache, le bout d'une pièce de bois, pour juger de l'état de ses fibres et de leur force; on éboute des pièces de mâts pour connoître le grain du bois.

Éçart. s. m. *Scarf.* Lieu de la jonction de deux pièces de bois qui, placées, ou l'une au bout de l'autre, ou en partie l'une sur l'autre, sont sur une même ligne assemblées par leurs extrêmités. — Le mot écart suivi de certains adjectifs exprime, de convention, la forme sous laquelle deux pièces sont réunies. — Il y a des écarts simples ou en about, ou quarrés; des écarts à croc; des écarts longs ou flamands; des écarts à mi-bois, plats, en sifflet, doubles, à dent couverte, etc. Les écarts en about ou quarrés sont ceux des pièces mises bout à bout. Les autres exigent que les bouts des pièces assemblées soient appliquées les unes sur les autres. Si ces bouts sont coupés en biseau sur leur épaisseur, l'écart est plat ou à mi-bois ou moitié par moitié, *hook and butt*; s'ils le sont sur leur largeur comme les pièces de quille (fig. 1, C.) l'écart est double ou long ou flamand, *scarf of the keel*; si ces mêmes bouts portent une dent saillante, ou rentrante au milieu de l'étendue de leur jonction, on dit que cet écart long est à dent ou à croc; tel est celui des deux pièces composantes d'un bau (fig. 65, C.). Les écarts, sont simples et en sifflet lorsque les bouts réunis sont coupés en sifflet. — L'écart du brion est le lieu de la jonction du brion avec l'étrave, on le voit en *dp* (fig, 22, C. etc.)

Digitized by Google

Écarver. v. a. *To scarf.* C'est réunir les extrêmités de deux pièces de bois, à la suite l'une de l'autre, par des écarts d'une forme déterminée, c'est-à-dire en appliquant leurs bouts ou l'un près de l'autre ou l'un sur l'autre. — Ajouter ou assembler un mât de hune avec un mât inférieur, c'est les écarver ensemble, pour les lier étroitement et n'en faire qu'un seul et même mât construit avec toute la solidité nécessaire.

Échantillon. s. m. Ce mot paroît n'exprimer que ce qui est entendu dans la langue commune par équarissage; c'est-à-dire les dimensions d'une piece de bois, soit en longueur soit en épaisseur, *scantling.* Une telle pièce est de grand échantillon lorsqu'elle a une grosseur considérable; et deux pièces sont de même échantillon lorsqu'il y a égalité entre leur largeur et leur grosseur respectives.—Une pièce n'est pas d'échantillon pour entrer dans la composition d'un vaisseau, lorsqu'elle n'a pas des dimensions assorties à l'épaisseur que doit avoir la muraille de ce vaisseau. Il y a des tables d'échantillons ou de dimensions convenables des pièces composantes de toute sorte de bâtimens, et elles sont calculées d'après l'expérience qui a fait connoître leur rapport essentiel et nécessaire avec les dimensions principales de chaque bâtiment de mer. — Cet usage fait qu'on dit aussi d'un vaisseau qu'il est de grand ou de foible échantillon, lorsque les pièces de bois qui forment sa muraille, sont plus ou moins épaisses.

Échappée. s. f. On dit d'un vaisseau qu'il a une belle échappée, lorsque ses largeurs diminuent rapidement, depuis le maître-couple jusqu'à l'étambot, parce qu'on pense qu'une forme ainsi rétrécie, dans l'arrière d'un bâtiment, permet à l'eau refoulée par la proue, de s'échapper plus facilement, du côté de l'étambot, et de se rendre plus directement au gouvernail pour lui faire produire un effet et plus grand et plus sûr. — Si on considère la fig. (2, P.) qui présente, à droite la moitié des couples de l'avant, et à gauche, le contour de la moitié des couples de l'arrière, on voit que les branches de ceux-ci embrassent moins d'espace que celles des premiers, et que cette différence est surtout très-sensible dans la comparaison des couples extrêmes. Lorsque cette différence est plus ou moins considérable, le bâtiment a aussi une échappée plus ou moins belle. — Les raisons qui ont fait imaginer ce mot pour peindre un effet présumé, ont des fondemens très-douteux.

Écharpes. s f. Pièces de bois qui, courbées avec grace dans leur longueur et sculptées sur leur contour, s'étendent, dans un vaisseau (fig. 1, P.) depuis le sommet *b* de l'éperon jusqu'à divers points de la joue du bâtiment. La plus haute aboutit en *l* près du bossoir *fl*; les autres, placées entre la première et les jottereaux, divergent entr'elles, et sont fixées par leur extrêmité, à diverses hauteurs sur l'avant *la*. — Elles servent et contribuent à l'ornement ainsi qu'à la solidité de l'éperon.

Digitized by Google

Échaudis. s. m. Boucles de fer, dont la forme est triangulaire. — Dans un vaisseau il y en a de placées en dedans du collet de la courbe de capucine, pour le passage et le maintien des tours de cordage qui sont destinés à assurer la position du mât de beaupré. — Il y en a aussi de fixés sur le pont supérieur, au lieu où se placent les embarcations afin de servir de point d'appui aux cordages qui assujettissent ces bateaux et les lient étroitement au pont du bâtiment.

Échauffé. part. Une pièce de bois ou de cordage, est dite *échauffée*, lorsque l'eau ou d'autres causes y ont produit un commencement de pourriture, ou une fermentation sensible, qui a affoibli la résistance dont elle étoit susceptible.

Échaume. s. m. Voyez Tolet.

Échelle. s. f. *Ladder*. Ce mot a la signification reçue dans la langue commune. Il nous reste à dire seulement, que c'est par le moyen des échelles, qu'on descend d'un vaisseau à un canot, par exemple, du gaillard, ou des parties hautes aux parties plus basses, dans l'intérieur d'un bâtiment. Ces échelles suivant leur position ou leur destination, ont reçu des noms distinctifs. Il y a la grande échelle (E, fig. 5, P.) *quarter deck ladder*; et c'est celle qui communique du pont supérieur aux gaillards. Celles qui sont placées entre les ponts, sont nommées échelles d'entrepont; celle par laquelle on monte du gaillard sur la dunette, est l'échelle de dunette, *poop ladder*; l'échelle par laquelle on monte à bord, est nommée échelle hors le bord, *gang way and ladder*, et l'échelle qui sert au même usage, mais qui, faite avec plus de soin et plus commode n'est présentée qu'aux personnes qu'on veut distinguer de la foule, reçoit le nom d'échelle de commandement, *accommodation ladder*. —Les Echelles du Levant sont des places de commerce, situées en Afrique sur les côtes de la Méditerranée, ou dans les mers du Levant, *sea port town in the levant*. — On donne le nom d'échelle de latitude croissante, à une ligne divisée en parties qui sont entr'elles, par leur étendue, dans le même rapport que les degrés et les minutes de latitude croissante. — On connoît aussi des échelles de solidité, qui indiquent par leur division, le déplacement d'un vaisseau lorsque son tirant d'eau est de tel ou de tel nombre de pieds.

Échiquier. s. m. Disposition particulière de plusieurs vaisseaux qui naviguent ensemble et dans un certain ordre. — Si les vaisseaux, qui composent une armée, sont rangés (fig. 3. et 4. E) sur une des lignes du plus près, tandis qu'ils ont les amures sur le bord de dénomination de différente, c'est à dire, lorsque le lieu de ces vaisseaux est sur divers points d'une même ligne du plus près tribord, et que chacun dirige en même temps sa marche, sur la seconde ligne du plus près babord, on dit qu'ils sont, ou que l'armée est en échiquier. Dans cet ordre, ils courent en échiquier, et lorsqu'ils tendent à établir cette disposition relative, on dit qu'ils se mettent ou se forment en échiquier. —Ils sont en échiquier au vent ou sous le vent, lorsque dans cet ordre

Digitized by Google

de marche, leur tête ou leur proue est au vent, ou sous le vent de la ligne du plus près sur laquelle ils sont rangés. La comparaison des (fig. 5. 6 et 3. 4. E.) donne une idée de ces deux espèces d'échiquiers. — L'échiquier prend aussi quelquefois le nom de la ligne du plus près sur laquelle sont rangés des vaisseaux, et comme il y a une ligne du plus près tribord et une autre babord, il y a aussi un échiquier tribord et un échiquier babord.

Échouage. s. m. *A ground.* Situation d'un bâtiment, qui, n'étant pas entouré d'une quantité d'eau assez profonde pour le tenir à flot, repose nécessairement sur le fond de la mer. — On nomme lieu d'échouage, celui où un vaisseau peut être échoué sans accident.

Échouement. s. m. Action d'échouer un vaisseau. Le mauvais temps, ou l'ennemi forcent quelquefois, pour le soustraire à de plus grands dangers, de diriger et jeter sur la côte un bâtiment qui court évidemment le risque d'être pris, ou d'être englouti par la mer. — Quelquefois aussi l'échouement n'est pas volontaire, et un vaisseau est conduit et échoué, par ignorance, sur un banc, ou un rocher, ou une terre quelconque.

Échouer. v. n. *To be stranded.* Un bâtiment de mer échoue, lorsque l'eau qui l'entoure, ne peut soutenir son poids à cause de son peu de profondeur, et l'oblige de s'appuyer sur le fond de la mer. Il est des ports où les vaisseaux échouent, parce que la mer, en se retirant chaque jour par le reflux, n'y laisse pas assez d'eau pour les tenir flottans. — On échoue sur une côte, ou parce qu'on s'y est jeté pour se sauver d'un péril menaçant, ou parce qu'on y est poussé par la tempête, ou enfin parce que l'inexpérience a pu y conduire, *to be a shore.* — On s'échoue à terre souvent volontairement, et afin que le bâtiment, après la retraite de la mer, puisse être carené facilement et réparé dans toutes les parties de ses fonds qui pourroient en avoir besoin, *to ground.* Si un bâtiment favorisé par une haute marée, est porté sur la terre de manière qu'au reflux et même dans les marées des quadratures l'eau ne puisse atteindre au lieu de son échouage, on dit qu'il est échoué à sec.

Éclairci. s. m. *Clear spot.* Etat passager du ciel, lorsqu'après avoir été couvert, il devient d'abord plus clair et moins nébuleux dans quelques parties, pour être voilé ensuite par de nouveaux nuages, qui ramènent la précédente obscurité — Dans un éclairci, on aperçoit des objets éloignés, qui, avant et après ce retour de lumière, échappent à la vue sans changer de distance.

Ecli. s. m. *Splinter.* Eclat de bois qui se sépare d'une pièce, lorsque pliée ou courbée extraordinairement, ses fibres ne peuvent s'allonger et se prêter à la forme qu'une puissance tend à lui donner plus ou moins vivement.

Éclié. part. État d'un mât ou d'une vergue qui a éclaté, par l'effet d'une flexion considérable, sans éprouver une rupture totale.

Digitized by Google

Éclingure. s. f. Ce mot est synonime avec Rablure. C'est le lieu où aboutissent les bordages d'un vaisseau, soit à l'étrave, soit à l'étambot, et c'est une rainure triangulaire qui est pratiquée sur les faces latérales de ces dernières pièces, où viennent se perdre les extrémités des bordages. On voit son contour en *zpo*, sur une des faces de l'étrave *cd*, (fig. 22. C.). — Lorsque dans certains bateaux qui sont terminés à l'arrière par une face plane et quarrée, les bordages viennent aboutir et s'arrêter sur les côtés extérieurs des estains, le lieu de leur jonction avec les estains est aussi l'éclingure des estains, *after hood*, comme on dit l'éclingure de l'étrave, *fore hood*, de l'étambot, et de la quille. (Voy. Rablure.)

Écluse. s. f. Parc demi-circulaire qu'on forme sur les bords de la mer, et qui est ceint du côté du large par un mur en pierres sèches de quatre pieds de hauteur environ. Il est placé de manière que la mer le couvre à toutes les marées et ne le découvre que dans certaines marées. Il n'a qu'une ouverture vers la mer, et elle est fermée par une grille qui laisse écouler les eaux pendant le jusant, et retient le poisson qui a pu s'engager dans l'écluse pendant le flot. On y met des huîtres et d'autres coquillages qui s'y conservent et s'y multiplient pour le profit du propriétaire de l'écluse.

Ecobans. s. m. Ce mot est synonime avec Écubiers, et n'est pas adopté généralement.

Écore. adj. Quelques personnes disent d'une côte, par exemple, qu'elle est écore, lorsque d'autres disent, dans le même sens, qu'elle est acore, et cette dernière expression est plus communément en usage. (Voy. Acore.)

Écouet. s. m. *Tack*. Ecouet et amure sont également le nom d'un même cordage qui est attaché au coin inférieur d'une voile basse, et qui sert à le placer au vent du mât qui porte cette voile. — On donne le nom d'écouet à bressin, à celui qui est double, *double tack*. Alors le cordage nommé écouet, passe sur une poulie qui est fixée au coin de la voile. — L'écouet de revers, qui est sous le vent, est distingué de celui qui est au vent, et qui est en action dans une voile amurée, par le nom d'écouet de revers, *lee tack*.

Écoute. s. f. *Sheet*. Cordage attaché au coin ou au point inférieur de chaque voile, pour servir à la déployer et à la tendre, c'est-à-dire, à la border, pour lui faire recevoir l'impulsion du vent. — Dans un vaisseau, les écoutes sont distinguées par les noms des voiles auxquelles elles sont appliquées. Il y a donc des écoutes de grand voile, ou de grandes écoutes; des écoutes de misaine, de hunier, de perroquet, de focs, de voiles d'étai, d'artimon, etc. — Les basses voiles d'un bâtiment sont tendues, tantôt à l'aide des deux écoutes, et tantôt par le moyen d'une amure et d'une écoute; mais on nomme proprement écoute le cordage qui, étant roidi, sert à tirer le point inférieur de la voile de l'avant vers l'arrière, tandis que l'amure sert à porter le point

Digitized by Google

férieur opposé de la même voile, de l'arrière vers l'avant. L'effet de ces deux cordages, relativement à la voile déployée, est même indiqué par deux expressions différentes, et on dit de l'amure qu'elle sert à amurer la voile, tandis que l'écoute sert à la border ou à la tendre sous le vent, (fig. 1. A.). Lorsqu'une écoute est aussi roidie qu'elle doit l'être, on dit qu'elle est bordée, *flowing sheet.* — Lorsque les deux écoutes des basses voiles d'un vaisseau sont tendues ou bordées, on dit alors qu'on va entre deux écoutes, ou qu'on a le vent entre deux écoutes, *both sheets aft.* — Des écoutes lâches, sont des écoutes largues. — Les écoutes qui sont sous le vent, sont les écoutes de revers. — Les écoutes des voiles de l'avant, ou de celles de l'arrière, sont nommées aussi écoutes de l'avant ou de l'arrière, *fore or stern sheets.* — Souvent le cordage, qui fait fonction d'écoute, passe sur une poulie fixée au coin inférieur d'une voile, et alors cette écoute est nommée double. Voyez *b*, (fig. 20. M.) — Il y a enfin de fausses écoutes ou des écoutes supplémentaires, qui sont destinées et établies pour remplacer au besoin des écoutes correspondantes. — Les écoutes des basses voiles étant, dans leur tension, amarrées ou attachées à des points fixes sur un vaisseau, on nomme bittons d'écoutes l'assemblage (fig. 36. M.) de pièces de bois, qui sert au soutien et à la facilité de ces amarrages.

Écoutille. s. f. *Hatch way.* Ouverture quadrangulaire, ou trape qui est faite dans l'épaisseur d'un pont ou d'un gaillard, c'est-à-dire, d'un plancher établi dans l'intérieur d'un bâtiment de mer, pour faciliter la communication de toutes les parties supérieures et inférieures de ce bâtiment. La (fig. 12. P.) présente le plan du premier pont d'un vaisseau de 74 canons, ainsi que le lieu et la grandeur des écoutilles ou des ouvertures qui y sont pratiquées. — On voit en *b*, une petite écoutille par laquelle on descend dans la fosse aux lions; en *c*, celle de la fosse aux cables, *fore hatch way*, qui a beaucoup de largeur; en *l*, le grand panneau ou plutôt la grande écoutille, *main hatch way*; en *f*, l'écoutille aux vivres, *steward's hatch way*; en *k*, celle aux poudres, *magazine hatch way*; et en *e*, celle du rechange du maître canonnier. La (fig. 14.) indique les écoutilles du faux pont, et la (fig. 11) celles du second pont. Voyez aussi la (fig. 43 M.) — On ferme toute communication au-dessus ou au-dedans d'un bâtiment, en couvrant ses écoutilles de leur panneau et en les clouant à leurs places, c'est alors clouer les écoutilles, *to spike up the hatches.* — Les écoutilles d'un vaisseau sont distinguées par les noms indiqués précédemment, parce qu'elles correspondent ou à la fosse aux lions, ou à celle des cables, ou à la grande cale, ou au lieu de la distribution des vivres, ou à la soute aux poudres, etc.

Écoutillon. s. m. *Scuttle.* Petite écoutille, ou écoutille à petites dimensions. L'usage des écoutillons est pareil à celui des écoutilles.

Écrivain. s. m Nom donné anciennement à des personnes char-

Digitized by Google

gées par le gouvernement, à bord des vaisseaux, des fonctions administratives qui sont remplies aujourd'hui, sous un autre nom, par les commis aux approvisionnemens. — Ces personnes étant embarquées, étoient titrées d'écrivains de vaisseau, *pursers*, et à terre on les nommoit écrivains de la marine, parce qu'ils avoient un rang dans l'administration civile des ports militaires. (Voyez commis aux approvisionnemens.)

ÉCUBIERS. s. m. *Hawse holes*. Trous cylindriques, qui sont percés presque horisontalement dans la muraille d'un vaisseau qu'ils traversent, et qui sont placés auprès et de chaque côté de l'étrave, entre le premier et le second pont. Tels sont *i* et *u*, (fig. 38. C.) — Ils servent au passage des cables, qui, attachés par un bout à l'anneau d'une ancre, entrent par ces trous dans le bâtiment, pour y être arrêtés sur les montans des bittes. Un tel usage fait que ces trous ont leur axe dirigé vers un des montans des bittes. — Le nom de ces trous sert à distinguer, et les tampons avec lesquels ils sont bouchés au besoin, et les coussins en bois sur lesquels s'appuyent les cables à leur sortie de ces trous, et les alonges dans l'épaisseur desquelles ces trous sont percés, ainsi que leur collatérale et la guirlande, ou une forte pièce de bois qui croise à la hauteur de ces trous et l'étrave et l'alonge d'écubiers ; delà vient qu'on connoît, dans un bâtiment, des tampons, des coussins, des alonges et des guirlandes d'écubiers.

ÉCUEILS. s. m. *Shelves*. Nom général de toutes les parties du fond de la mer, qui s'élèvent si près de la surface de l'eau, qu'un bâtiment ordinaire ne peut passer au-dessus d'elles sans les toucher, et par conséquent sans courir les risques, ou d'échouer, ou d'être endommagé, ou de périr.

ECUELLE. s. f. *Saucer*. Plaque de fer sur laquelle repose le pivot d'un cabestan de vaisseau; elle est placée au fond de la carlingue de ce cabestan et sa forme concave lui a fait donner le nom d'écuelle.

ÉCUME. s. f. Celle de la mer est une mousse blanche qui paroît à sa surface, lorsque ses lames se brisent contre quelque obstacle, lorsqu'elles s'entrechoquent, lorsqu'elles augmentent en grandeur par l'action du vent, ou lorsqu'elles se replient sur elles-mêmes dans certaines circonstances. — L'eau de mer, étant chargée de sels neutres et terreux ainsi que de matières extractives et bitumineuses, devient écumeuse par la plus petite agitation qu'elle éprouve.

ÉCUMER. v. a. *To scour the sea*. Écumer la mer, c'est exercer la piraterie, et se comporter comme le font à terre les voleurs de grand chemin.

ÉCUMEUR. s. m. *Rover*. Voleur sur mer. On donne également ce nom et aux hommes et aux bâtimens qui courent sur des vaisseaux de toutes les nations, pour les arrêter et les piller.

ÉCUSSON. s. m. On nomme barre d'écusson, la barre la plus basse de toutes celles qui composent l'arcasse d'un vaisseau. — Quelquefois on donne le nom de barres d'écusson à toutes les barres de l'arcasse;

Digitized by Google

et on nomme écusson, *escutcheon*, toute cette partie *cgd* (fig. 60. C.) d'un vaisseau qui est comprise entre les estains *ge* et *cg*. — C'est d'après ces dénominations que ces fortes pièces qui, intérieurement croisent en écharpe les couples extrêmes de l'arrière et les barres de l'arcasse, (fig. 24. C.) ont reçu le nom de courbes d'écusson. — Ce nom d'ailleurs, paroît venir de ce que sur la face extérieure de la poupe d'un vaisseau, on applique un cartouche sur lequel est écrit le nom distinctif du bâtiment.

Égorgeoir. s. m. *Spilling line*. Espèce de cargue employée pour soustraire, en partie et de la manière la plus prompte, une voile à l'impulsion d'un vent considérable. — Qu'on imagine un cordage attaché par une extrêmité au milieu de la vergue d'un hunier, qui descend en passant sur la face antérieure de cette voile jusqu'à la hauteur des pattes de bouline *z*, (fig. 59. M.) et qui revient derrière cette voile pour se rendre au premier hauban de hune du côté opposé. Qu'on imagine un second cordage qui suit le même cours dans un sens contraire, on jugera aisément qu'en faisant agir ensemble en même-temps ces deux cordages nommés égorgeoirs, ils doivent rapprocher les ralingues latérales de cette voile et diminuer ainsi dans le sens de la largeur l'étendue de cette voile déployée. Faire une telle manœuvre, ce qui n'arrive que dans un cas pressant, c'est serrer un hunier en chemise, c'est aussi égorger un hunier.

Égorger. v. a. On égorge un hunier déployé, en le pliant sur lui-même dans le sens de sa hauteur; et on produit cet effet par le moyen des égorgeoirs. Cette manière de le carguer est différente de celle qui consiste à employer les cargues ordinaires. Celles-ci retrécissent la voile et l'élèvent auprès de la vergue, tandis que les égorgeoirs la rapprochent et la replient auprès du mât.

Éguillots. s. m. (Voy. Aiguillots.)

Élan. s. m. Mouvement subit de rotation horisontale d'un vaisseau qui, animé d'une vitesse progressive, porte sa proue tantôt à droite, tantôt à gauche de la route sur laquelle il est dirigé. C'est une espèce d'écart momentané qui éloigne accidentellement un bâtiment de l'air de vent sur lequel il doit courir. Les marins nomment ces écarts, des lans au lieu d'élans et ils veulent par ce mot exprimer que le bâtiment s'élance un moment au-delà de sa route, pour y revenir ensuite, soit spontanément, soit par l'action du gouvernail. Ces élans, lorsqu'ils sont multipliés et étendus, produisent une grande incertitude et sur la longueur et sur la direction du chemin que fait un vaisseau, lorsqu'on veut les estimer ou les apprécier d'après des observations faites avec la boussole et le lok.

Élancé. s. m. Nom des couples qui sont dévoyés et qui sont placés dans la partie de l'avant d'un vaisseau, *flaring*. Leurs branches, quoique perpendiculaires à la quille, ne sont pas dans des plans parallèles à ceux des couples de levée. On voit (fig. 69. G.) la projection, sur

Digitized by Google

un plan horisontal, de quelques couples de levée, en *mn*, *ef*, *ke* et celle de deux élancés en *pq*, et *sr*. Ils sont établis dans un vaisseau entre les alonges d'écubiers et le couple extrême de l'avant; et ils diffèrent encore des autres couples en ce que leurs deux branches ne sont pas dans un seul et même plan, mais dans deux plans également inclinés au plan diamétral du bâtiment. — Une telle disposition a été imaginée, parce que le contour de la proue se courbant rapidement depuis *n* jusqu'en *o*, les pièces de bois qui forment cette partie de la muraille, auroient été trop tranchés sur leur épaisseur, si elles avoient été établies parallèlement aux alonges des couples de levée. En effet *n*, *r*, et *p* sont des sections horisontales des branches d'un couple de levée et de deux élancés; et on voit que si *sr* projection de la branche d'un élancé eut été parallèle à *mn*, alors l'angle *srn* eut été beaucoup plus obtus qu'en donnant à cette branche la position qui est indiquée dans cette figure. Il y auroit donc eu beaucoup plus de perte, et en bois et en force, dans la pièce *r*, qu'en l'écartant du parallélisme avec les alonges des autres couples Cet avantage a paru assez grand et assez important pour faire établir et des élancés à l'avant et des dévoyés à l'arrière d'un bâtiment. — On dit d'un vaisseau qu'il a un avant élancé, lorsque la forme de cette partie est très-aigue et lorsque l'étrave a beaucoup d'élancement. Voy. ce mot.

ÉLANCEMENT. s. m. *Rake of the stem.* La saillie de l'extrêmité supérieure *c* de l'étrave (fig. 22. C.) en avant du bout *d* de la quille, est nommée l'élancement de l'étrave. Cet élancement est mesuré sur le prolongement de la face inférieure *od* de la quille, et si on considère la fig. (23. C.) dans laquelle *oz* représente l'étrave d'un bâtiment, *oc* sa quille et *zs* une perpendiculaire abaissée sur le prolongement de *oc*, on reconnoîtra dans *os* ce qui est nommé l'élancement de l'étrave. — La grandeur de cet élancement varie suivant la grandeur des bâtimens et même dans les bâtimens de même rang, ainsi que de même capacité. C'est pourquoi on dit d'un vaisseau comparativement à ceux qui sont de mêmes dimensions, qu'il a peu ou beaucoup d'élancement, *bluff headed ship, or flaring bow*, au lieu de dire que son étrave a peu ou beaucoup d'élancement. — C'est une grande question dans l'architecture navale, de savoir si l'élancement est utile, et à quelle grandeur sont attachés les avantages qu'il peut produire. On a présenté des raisons pour sa suppression totale ainsi que pour sa conservation, et les opinions ne sont et ne resteront partagées que par l'incertitude des principes ou des lois de la résistance de l'eau. (Voy. l'Art. de la Marine.)

ÉLÉVATION. s. f. On donne le nom de plan d'élévation, à un des plans sur lesquels sont projetées les diverses parties d'un bâtiment qu'on se propose de faire construire. Ce plan n'est autre chose que la représentation de ce bâtiment, tel qu'il est vu perpendiculairement à sa longeur, et projeté sur le plan diamétral qui passe par l'étrave,

Digitized by Google

la quille et l'étambot. La fig. (1. P.) est le plan d'élévation d'un vaisseau de guerre, et tous les objets qu'elle présente sont ceux qui ordinairement sont tracés sur ces sortes de plans. On y voit l'étrave, la quille, et l'étambot, dans toute leur étendue ainsi que sous leur véritable forme. On y voit aussi les dispositions des ponts, des faux-ponts, des gaillards, de la dunette; l'arrangement et la grandeur des sabords; le lieu des couples, des mâts, des barres de l'arcasse, et des cabestans; la forme de la gorgère, la projection de l'éperon, la courbure longitudinale des préceintes ainsi que des rabattues; on reconnoit enfin beaucoup d'autres parties plus ou moins importantes d'un vaisseau, qui sont projetées sur ce même plan d'élévation. — Quelquefois la hauteur des façons est désignée sous le nom d'élévation des façons, mais cette dernière expression est moins usitée que la première, et leur signification commune est expliquée aux mots Façon et Hauteur

Élève. s. m. Titre des jeunes gens qui s'instruisent, par ordre du gouvernement, pour remplir dignement un jour dans le service de la marine militaire, les fonctions d'officiers, de commissaires, d'ingénieurs, de chirurgiens, etc. — Il y a dans les ports de l'état des élèves de la marine, qui sont la pépinière des officiers de la marine; des élèves commissaires, des élèves ingénieurs-constructeurs, et des élèves ingénieurs des bâtimens civils, qui sont destinés, après des études et de l'expérience, ou pour administrer de grands ports, ou pour exercer l'architecture navale et civile; il y a des élèves de port qui suivent et apprennent à diriger les grands mouvemens des ports; il y a des élèves chirurgiens qui, dans les hôpitaux et ports, et sur les vaisseaux, étudient l'art de la chirurgie, et suivent les traitemens des maladies des gens de mer, pour devenir ensuite chirurgiens des armées navales, etc.

Élever. (s') v. n. On dit d'un vaisseau qu'il s'élève dans le vent, lorsque, par des routes successives et bien dirigées, il vient à se placer au vent des lieux dont il s'éloigne, ou lorsqu'il semble s'approcher de la source du vent, *to gain fast to wind ward.* — Il s'élève au vent d'un objet, *to ply*, *to be going on the wind*, lorsqu'après s'être trouvé sous le vent à lui, ou plus éloigné que lui de l'origine du vent, il parvient à en être moins éloigné. — Il s'élève d'une côte, en se plaçant par les mêmes manœuvres, au vent de tous les points de cette côte, *to be clawing off*, *to get off the land.* — Il s'élève en latitude, lorsque, par la route qu'il tient, il s'approche du pole élevé sur son horison, lorsque sa latitude augmente à mesure qu'il s'avance dans l'espace, *to gain fast latitudinaly.* — Il s'élève sur les lames, lorsqu'obéissant à leur impulsion verticale, aussitôt qu'il en est atteint ou abordé, il se laisse élever à leur hauteur, et se soustrait ainsi à l'inondation qu'il éprouveroit nécessairement, s'il ne suivoit pas ces lames graduellement dans leur intumescence, *to rise easily upon the sea.* La qualité de s'élever sur les lames est très-avantageuse aux bâtimens de

Digitized by Google

mer, et elle semble dépendre non-seulement d'une forme égale dans leurs extrémités, mais aussi de la légèreté de ces parties.

Élingue. s. f. *Sling*. Cordage dont on ceint un fardeau quelconque, pour servir et aider à l'élever de sa place et à le changer de lieu. — Ce cordage est quelquefois mis en double pour être employé, ou ses deux bouts sont épissés ensemble. — Quelquefois aussi il porte à ses extrémités un croc de fer, et alors il n'entoure pas l'objet; mais il sert à élever des bariques, par exemple, en les accrochant par les deux bouts d'une de leurs douves, *canhooks*. —Quelquefois enfin il est terminé par deux cosses de fer, ou par des œillets dans lesquels on le fait passer pour former une ceinture à une barique ou à tout autre fardeau qu'il s'agit de saisir ou d'élever. — C'est avec des élingues qu'on élève, à bord des bâtimens, non-seulement plusieurs parties de leur cargaison, de leur mâture, mais aussi leurs canons, leurs chaloupes, *straps*, etc.

Élinguer. v. a. Faire usage d'une élingue, et préparer ainsi un fardeau quelconque à être élevé à une hauteur déterminée. (Voyez Élingue.)

Élonger. v. a. Ce mot est quelquefois synonime avec prolonger, comme dans ces phrases, élonger un vaisseau, une côte, *to lay along side of a ship, to coast round*. C'est l'étendre dans le sens de sa longueur, lorsqu'on dit élonger un cordage. C'est dans ce sens qu'on élonge un cable, une tournevire, un grélin, une aussière, une manœuvre, une touée, une bitture. — Dans la garniture, c'est-à-dire, dans l'atelier où sont préparées diverses parties du gréement des vaisseaux, on entend, par alonger un cordage, le tirer fortement dans le sens de sa longueur, à l'aide d'un cabestan, afin de lui faire prendre d'avance à terre tout l'alongement, à-peu-près, qu'il seroit susceptible de recevoir à la mer par les efforts qu'il auroit à soutenir. On fait éprouver ces tensions préparatoires aux étais, haubans, galhaubans, aux cordages destinés à devenir des estropes de poulies, ainsi qu'à tous ceux qui, dans l'usage, peuvent recevoir une extension dangereuse ou nuisible. Ces efforts sont ordinairement tels ou poussés à un degré tel, qu'ils doivent faire rompre la mèche de toute aussière à quatre torons.

Élongis s. m. Dans l'art de la mâture, on donne ce nom à de longues barres de chêne, *trestle trees*, qu'on place de chaque côté de la tête d'un mât sur les jottereaux, et dans le sens de la longueur du vaisseau où ce mât est établi. *cp*, et la pièce qui lui est parallèle (fig. 24. A.) sont des élongis. On voit aussi en *z* et *n*, (fig. 16 et 17) les élongis du grand mât et du mât d'artimon. — Ces barres sont ainsi disposées pour servir de base ou d'appui, soit à un mât supérieur, soit à la hune, si elles appartiennent à un bas-mât, et elles soutiennent de tels poids, concurremment avec deux autres barres qui les croisent perpendiculairement, qui sont nommées traversins, et avec lesquelles

Digitized by Google

elles sont assemblées. Les mâts de hune ont aussi leur tête garnie de barres semblables pour supporter le poids des mâts de perroquet. — On nomme élongis, des pièces supplémentaires en bois, qui servent à alonger d'autres pièces, qui sont insuffisantes dans leur longueur, pour l'emploi auquel elles sont destinées. Il y a des élongis de quille, de préceintes, etc. C'est aussi le nom qu'on donne quelquefois à des pièces de bois qui sont placées longitudinalement à bord d'un vaisseau, entre ses deux gaillards à la même hauteur, c'est-à-dire, en *ad* et *bc*, (fig. 13, P.). Ces pièces, nommées aussi hiloires de passe-avant, servent de base au plancher étroit nommé passe-avant, qui facilite la communication des gaillards *A* et *M*. — Enfin des marins qui altèrent souvent ce nom, donnent aux objets indiqués le nom de longis, au lieu de celui d'élongis qui est plus généralement adopté.

Emballes. s. f. Nom de quelques vents périodiques qui règnent sur la Méditerranée, après le mois de juillet.

Embanquer. v n. *To come on a fishing bank*, arriver sur un banc. On dit d'un vaisseau qu'il est embanqué, surtout lorsqu'il est parvenu au-dessus d'un banc sur lequel on peut faire la pêche. — Les bâtimens qui sont sur le grand banc, sont embanqués.

Embarcadere. s. m. On nomme ainsi sur le rivage de la mer, un lieu qui offre un accès facile pour le débarquement des effets apportés de la mer par des bâteaux, ou pour l'embarquement de ceux qui doivent être transportés par mer. — Les canots peuvent venir se ranger au pied de ces embarcaderes ou débarcadases, et établir une libre communication dela terre avec des vaisseaux et réciproquement.

Embardée. s. f. *Yaw*. Mouvement de rotation qui est horisontal et alternatif dans un vaisseau à l'ancre. La proue, par l'effet de ce mouvement, est portée à droite ou à gauche de la direction du cable de l'ancre mouillée, et la cause de ces changemens de position est souvent, ou le choc des lames, ou un courant considérable, ou l'opposition plus ou moins directe des vents et des courans. Lorsqu'un bâtiment prend ce mouvement, on dit qu'il donne ou qu'il fait une embardée, *to yaw or sheer*; et s'il peut courir quelque danger par cette rotation, on veille l'embardée, c'est-à-dire, qu'on la prévient ou qu'on l'arrête autant que les circonstances l'exigent et le permettent.

Embarder. v. n. *To yaw or sheer*. Un vaisseau embarde lorsqu'il fait une embardée, ou lorsque sa proue tournant horisontalement autour d'un centre spontané de rotation, se porte à droite ou à gauche du cable de l'ancre qui retient le vaisseau dans un lieu fixe. Ce mouvement, qui est ordinairement l'effet de causes extérieures, est quelquefois produit à dessein, à l'aide du gouvernail, suivant l'exigence des cas. Alors c'est le faire embarder, et pour indiquer de quel côté sa proue s'est portée dans ces rotations alternatives, on dit qu'il embarde sur tribord ou sur babord.

Embargo. s. m. *Embargo*. Défense faite aux bâtimens qui sont

Digitized by Google

dans un port, d'en sortir sans permission. Le gouvernement les arrête ainsi, ou pour les employer à son service, ou pour s'emparer de leurs équipages lorsqu'ils deviennent nécessaires à l'armement de vaisseaux de guerre, ou pour saisir, par un commencement d'hostilités, les bâtimens ennemis qui peuvent se trouver dans le port au moment de l'embargo. Faire une telle arrestation, c'est mettre embargo, *to lay an embargo on shipping.*

Embarquation. s. f. *Craft, boat.* Nom général de tous les petits bateaux, tels que chaloupes, canots, yoles, etc., qui servent ou au passage de rivières, de bras de mer, etc., ou à transporter, soit à terre, soit à bord des vaisseaux, des effets, des hommes, des marchandises, des provisions, etc. Quelquefois on donne le même nom à des bâtimens qui ont très-peu de grandeur, tels que des alleges, des barques de toute espèce.

Embarquement. s. m. *Imbarkation.* Action d'embarquer, ou de mettre à bord d'un vaisseau des objets qui étoient à terre, ou sur l'eau. — L'embarquement des troupes est leur translation de terre dans l'intérieur des bâtimens de mer. — L'embarquement des chaloupes et canots d'un vaisseau, est l'action de les élever de l'eau où ils étoient, pour les placer sur le vaisseau, de manière qu'au besoin ils puissent être lancés à la mer et servir suivant les circonstances.

Embarquer. v a. *To take in.* Mettre à bord ou dans l'intérieur d'un vaisseau. Si on porte de terre ou d'ailleurs, dans un bâtiment, soit des vivres, soit des canons, soit des marchandises, soit des effets, soit même des personnes passagères, c'est les embarquer, *to ship goods, any persons*, etc. — Si on met à bord des chaloupes et des canots pour le service d'un vaisseau, c'est les embarquer, *to hoist the boats in.* — Toute personne qui est dans un vaisseau, ou pour être transportée d'un lieu dans un autre, ou pour faire partie de l'état-major de l'équipage, est dite être embarquée sur ce vaisseau. De là vient que l'ordre ou l'invitation de monter à bord d'un vaisseau, ou d'entrer dans un canot, est donné sans exception par cette interpellation laconique, embarque? *Come a board?* — Si une lame s'élève au-dessus d'un bâtiment, et s'étend sur les gaillards ou ses ponts, on dit que le vaisseau a embarqué cette lame, *to ship a heavy sea.* — S'embarquer, c'est entrer dans un bâtiment pour faire un voyage plus ou moins long. — Faire embarquer une personne, c'est la faire mettre à bord d'un vaisseau, ou par autorité, ou par protection. — Se faire embarquer, c'est obtenir par des sollicitations d'être destiné à faire une campagne sur un vaisseau, ou comme passager, ou comme faisant partie, soit de l'équipage, soit de l'état-major.

Embarrer. v. a. Garnir un cabestan des barres ou des leviers qui servent à le faire tourner sur lui-même. Ce mot est peu usité.

Embauchée. s. f. Entrée journalière des ouvriers dans un port, pour se distribuer dans les différens ateliers et chantiers. Leur retour au

Digitized by Google

au travail, après-midi, est aussi nommé embauchée; comme leur sortie du port, ou la cessation de leurs travaux, est nommée débauchée.

Embelle. s. m. Partie d'un vaisseau comprise entre les gaillards. C'est *m s b n*, (fig. 1, P.).

Embossage. s. m. Action d'embosser un vaisseau ou une armée. (Voy. Embosser.) Cependant la situation plus ou moins avantageuse dans laquelle est présentée un vaisseau embossé, est souvent nommée son embossage.

Embosser. v. a. *To bring the broad side of a ship to bear upon some fort*, etc. C'est placer un vaisseau dans une position différente de celle qu'il a étant mouillé, et telle qu'il présente le côté à un objet déterminé pour être ainsi dans un état offensif ou défensif. — Lorsqu'un vaisseau est à l'ancre, il n'est retenu que par sa proue, et il se range toujours sur la direction de ses cables, de sorte que si l'objet désigné auquel il doit présenter le flanc, c'est-à-dire, le côté ou le travers, se trouve sur toute autre ligne qu'une perpendiculaire à la longueur de ce bâtiment, il faut, par des moyens particuliers, l'amener à cette situation relative et nécessaire. C'est, à cet effet, qu'on fait passer un grélin ou un fort cordage, par un sabord de l'arrière, qu'on l'attache au cable qui tient à l'ancre mouillée, et qu'on agit avec ces amarres pour faire tourner le vaisseau autant que les circonstances peuvent l'exiger. Lorsqu'il a ainsi reçu une position convenable, il est embossé, ou il s'est embossé, et pendant qu'il fait cette manœuvre, il s'embosse. — Un vaisseau et une armée s'embossent, ou pour se défendre avec avantage de l'approche d'un ennemi, soit en le menaçant, soit en le combattant avec tous les canons qui peuvent être rangés sur le côté des vaisseaux, ou pour attaquer un fort et le canonner vivement avec toutes les pièces d'artillerie qu'on peut employer.

Embossure. s. f. *Spring*. Cordage qui sert, et à embosser un vaisseau, et à le maintenir embossé. (Voy. Embosser.) — Faire embossure, c'est exécuter l'opération qui tend à embosser un vaisseau : et mouiller avec embossure, c'est jeter à la mer une ancre à l'arganeau de laquelle on a d'avance attaché un cordage disposé pour servir à embosser le bâtiment. — Quelquefois on fait embossure dans le seul dessein de faire tourner la proue d'un vaisseau vers un certain côté au moment d'un appareillage ou d'un départ. C'est alors appareiller avec embossure.

Emboudinure. s. f. *Pudding*. Enveloppe de l'arganeau d'une ancre. On goudronne cet anneau, on l'entoure d'étoupe, et on le recouvre d'une limande ou d'une bande de toile. Ensuite autour de cet anneau, on fait des tours pressés et multipliés d'un cordage plus ou moins gros en les dirigeant plus ou moins obliquement à l'axe circulaire de l'épaisseur de l'anneau. Cette enveloppe sépare ainsi du contact avec le fer de l'arganeau, le bout d'un câble qui y est attaché, et qui par consé-

Digitized by Google

quent est préservé et des effets de la rouille et de ceux d'un frottement rude et destructif.

Embouquement. s. m. Entrée d'un canal, d'un détroit, ou d'un passage, remplis par un bras de mer, et dirigés entre des terres et entre des isles. Ce mot paroît synonime avec Embouchure.

Embouquer. v. a. *To enter into a streight.* Entrer dans un détroit, dans un canal, dans une passe étroite, qui des deux bouts communiquent à la mer. — C'est encore embouquer, lorsqu'un vaisseau s'avance pour traverser un groupe d'îles ou un archipel, en suivant un passage ou un chenal connu.

Embourder. v. a. Maintenir dans une situation droite, un vaisseau échoué, par le moyen de béquilles ou d'étançons placés sur les côtés. Un vaisseau qui ne flotte plus, parce que la mer se retire, ou parce qu'il s'est échoué sur un haut-fond, tend souvent à se renverser sur un bord ou sur l'autre; et l'étayer latéralement, en employant ou des mâts de hune, ou des vergues, ou d'autres appuis, c'est l'embourder.

Émérillon. s. m. On donne ce nom à un large et fort crochet que les marins employent pour pêcher de gros poissons, *large fishing hook*.— Quelques manœuvres telles que les drisses sont fixées par une de leurs extrêmités à l'aide d'un croc à émérillon; et ce croc est destiné à se prêter à la rotation de ces cordages sur eux-mêmes, si quelque cause tend à produire leur tortillement. C'est pour cet effet (fig. 16 M.) que la branche droite du croc ou du crochet traverse, par un trou, la base d'une espèce d'étrier en fer, au-dessus de laquelle elle est retenue par un bouton qui la termine; et l'étrier auquel le bout d'un cordage est attaché, peut tourner librement sur lui-même, en tout sens, quoique le croc ne change pas de position, et ne cesse d'être accroché au même point fixe. — Dans les corderies des ports, chaque fileur a un émerillon dont il fait un fréquent usage. C'est un petit crochet dont la branche droite traverse un morceau de bois au-dessus duquel elle est retenue par un bouton. Un tel crochet peut ainsi tourner à volonté autour de sa branche droite. Le fileur s'en sert lorsqu'il a fait un fil de la longueur de la corderie, et qu'il veut en recommencer un nouveau. Il attache le bout du fil qu'il vient d'achever, au crochet de son émerillon et laisse tourner le fil librement sur lui-même, afin qu'il ne reçoive pas un nouveau tortillement, que la roue toujours agissante ne manqueroit pas de produire si ce bout étoit fixe; et les choses étant dans cet état, il s'avance vers la roue, et parcourt la corderie en tenant toujours le bout de son fil qui, détaché de la molette, s'étend sur un dévidoir qu'on nomme touret.

Emmancher. v. n. *To enter in the channel.* Entrer dans la Manche. Un vaisseau emmanche, lorsque revenant de la grande mer, il entre dans le canal qui sépare la France de l'Angleterre, et qui est nommé la Manche. — Quelquefois l'usage de ce mot est étendu plus loin, et c'est emmancher que d'entrer dans un canal quelconque qui est rempli

Digitized by Google

des eaux de la mer, ou qui forme la communication de deux mers.

EMMENAGEMENS. s. m. *Conveniences of a ship.* Dispositions faites dans les vaisseaux ou pour des logemens, ou pour l'arrangement, soit des munitions de guerre, soit des vivres, soit des approvisionnemens de tout genre. C'est par des cloisons, qu'on partage en différens compartimens nécessaires, l'espace compris dans l'intérieur d'un vaisseau et au-dessus et au-dessous de ses ponts. — La fig. (15. P.) présente les emménagemens de la calle ou ceux qu'on fait au-dessous du faux pont. La fig. (14) ceux qui sont sur le faux pont. Les fig. (12 et 4) donnent une idée de ceux du premier pont. Dans les fig. (5 et 9) sont tracés quelques emménagemens qu'on devoit faire sous les gaillards et sous la dunette, tels qu'ils étoient prescrits par la dernière ordonnance. Ces emménagemens prennent le nom de soutes, de cales, de fosses, suivant leur situation dans l'intérieur d'un bâtiment. (Voy. Soute, Fosse, Cale.)

EMPATEMENT. s. m. Lorsque deux cordages ont leurs bouts réunis pour ne former qu'un seul et même cordage, par le moyen des extrêmités de leurs torons qui sont enlacées ensemble, (fig. 71. M.) l'étendue que cet enlacement embrasse sur la longueur du nouveau cordage, porte le nom d'empâtement. — Ce mot exprime aussi l'action d'enlacer les bouts de ces cordages.

EMPATER. v. a. On réunit des cordages par leurs extrêmités, (fig. 71. M.) en plaçant les torons séparés qui terminent un des cordages entre d'autres torons qui appartiennent à un second cordage. C'est après les avoir ainsi interposés qu'ils sont empâtés, et alors on procède à épisser ensemble les deux cordages. — On empâte des pièces de bois, en appliquant leurs extrêmités opposées l'une sur l'autre, et en les réunissant solidement ensemble; la fig. (20. C.) présente deux pièces de bois empâtées. De même dans la fig. (89.) la varangue *aouc* est empâtée avec le genou *df;* celui-ci l'est avec l'alonge *cg,* et cette alonge ainsi que les suivantes *fg, gi, hk, il, km* sont aussi empâtées deux à deux, *scarfed.*

EMPATURE. s f. *Scarf.* Lorsque deux pièces de bois sont accollées l'une à l'autre, sur une partie de leur longueur, les surfaces par lesquelles elles se touchent forment ce qu'on nomme leur empâture; et si ces surfaces ont quatre pieds en longueur, l'empâture est de cette étendue. — C'est par des empâtures que les pièces composantes des couples de vaisseaux sont réunies ensemble. — Entre les vaigres, ou entre les planches qui recouvrent longitudinalement la face intérieure de la muraille d'un vaisseau, il en est une qui est distinguée par le nom de vaigre d'empâture, parce que, dans son cours, elle passe par les extrêmités des varangues de tous les couples, ou par l'extrêmité de l'empâture de chaque varangue avec un genou correspondant.

EMPENNELAGE. s. m. Assemblage de deux ancres inégales dont l'une est attachée, par un cordage court, à la croisée d'une ancre plus con-

Digitized by Google

sidérable, qui tient à un cable par son arganeau. Quelques personnes entendent par ce mot la seule liaison de ces deux ancres. — Cet assemblage, reposant sur le fond de la mer, dans un mouillage, les deux ancres réunissent leurs efforts, pour maintenir dans une place déterminée un vaisseau qui chasseroit ou s'en éloigneroit, si la plus grosse ancre étoit seule employée à le retenir ou à détruire l'effet de l'action des lames, du vent, ou des courans.

Empennelle. s f. On nomme ancre d'empennelle, celle qui dans un empennelage (voy. ce mot) est la plus petite et liée à la croisée d'une grosse ancre.

Empenneler. v. a. *To back an anchor.* C'est attacher, par un cordage court, l'arganeau d'une petite ancre, à la croisée d'une ancre plus considérable, qui elle-même tient par son arganeau à un cable convenable. On a imaginé cette réunion pour empêcher la grosse ancre de labourer le fond de la mer, lorsque le vaisseau qu'elle doit arrêter est sollicité au mouvement par des forces extérieures et considérables. La petite ancre doit être mouillée en avant de la plus grosse et sur la direction du cable; et par cette situation relative elle retarde les mouvemens progressifs de l'ancre empennelée, parce qu'elle lui transmet la résistance qu'elle éprouve particulièrement à sillonner le fond. Souvent cet assemblage des deux ancres est fait avant qu'elles soient jetées à la mer ou avant de mouiller; souvent aussi les circonstances exigent qu'après avoir laissé tomber une ancre, on ait recours à un empellenage, et alors on entalingue le bout de l'orin de cette ancre avec l'arganeau d'une ancre à touer qu'on mouille en avant de la première. De ces deux manières l'objet de l'empennelage est toujours rempli.

Emplanture. s. f. Lieu où est planté le pied d'un mât à bord d'un vaisseau. — On voit en *P* (fig. 47 C.) l'emplanture du mât *M*, et la fig. (54.) présente, en *A*, l'ouverture où doit être reçu le pied d'un grand mât, ainsi que la carlingue de ce mât, ou toutes les pièces de bois qui l'entourent pour assurer l'invariabilité de son pied après l'établissement des mâts implantés. — Dans les bâteaux on donne le nom d'emplanture à une espèce d'ouverture qu'on fait en plaçant quelques taquets les uns auprès des autres sur leur carlingue, afin que le pied de leur mât puisse y être reçu, maintenu et déplacé à volonté.

Empointure. s. f. On donne ce nom au coin supérieur d'une voile quadrangulaire, ou a l'extrêmité du côté de cette voile qui est attachée à une vergue en divers points de sa longueur. Dans les fig. (55, 59, 79. M.) les points *a* et *b* sont le lieu des empointures de ces voiles. Là, la ralingue de tête *ab* s'enlace avec les ralingues latérales *ac* et *bd*, de manière à former à chaque coin *a* ou *b* un œillet représenté (fig. 78.) qui sert au passage des rabans, par lesquels ces coins sont liés avec chaque bout de vergue. — Ces rabans, à cause de leur destination, et qu'on voit aussi (fig. 78.) reçoivent, pour être distingués des autres rabans, le nom de rabans d'empointure.

Digitized by Google

En. Préposition qui sert à marquer divers rapports. Elle a dans quelques expressions, les significations particulières qu'on connoît généralement à d'autres prépositions, telles que dans, sur, vers, avec, etc. Voici plusieurs usages qu'on en fait communément, et leur explication est donnée aux différens mots avec lesquels cette préposition est jointe. On dit être en mer, en rade, en appareillage, en avant, *fore ward*, en arrière, *a stern*, en haut, en échiquier, en partance, en mouillage, en entrepont; mettre en travers, en panne, en batterie; filer en grand, en bande, en garant, en douceur; vaisseau en radoub, en carène, en armement, en chargement; être armé en paix, en guerre, en marchandises, en flûte; se mettre en ordre, en ligne, en colonne, en terre, etc.

Encablure s. f. *Cable's length.* Longueur d'un cable, ou mesure de 120 brasses. Cette longueur est employée par les marins, comme la toise et la lieue le sont pour mesurer les distances C'est ainsi qu'on dit d'un vaisseau, qui se trouve éloigné du rivage, de deux ou trois fois 120 brasses, qu'il est à 2 ou 3 encablures de terre; *to be within N cable's length of the shore.*

Encaper. v. n. *To embay*. Etre entre des caps, ou entre des pointes de terre qui s'avancent dans la mer, et qui terminent le contour d'un golfe plus ou moins profond. Un vaisseau en *a* (fig. 88, G.) peut être dit encapé, parce qu'il est placé entre les extrémités avancées *A* et *c*, de la petite baye *ABC*. — Cependant ce mot n'est employé que lorsqu'il est question de golfes vastes et profonds.

Encolure. s. f. *Cutting down.* La hauteur du milieu de chaque varangue au-dessus de la rablure de la quille, reçoit ce nom. On voit (fig. 89, C.) une grande portion d'un couple, et sa varangue *ac* qui, étant en place comme dans la (fig. 89, C.), est jointe à la quille par l'entaille, *nouq*; ainsi on peut juger d'après ces deux figures que le milieu du contour intérieur *ed* des varangues est toujours élevé au-dessus de la rablure de la quille, et cette hauteur est ce qu'on nomme leur encolure —Elle est plus grande dans les couples dont les branches forment un angle plus petit, tels que ceux de l'avant et de l'arrière; et son nom sert à distinguer, sous celui de ligne d'encolure, une ligne courbe qu'on imagine passer par le milieu du contour intérieur ou supérieur de chaque varangue mise en place, et étendue de l'arrière a l'avant de la carcasse d'un bâtiment, *cutting down line.* — C'est en étendant la signification de ce mot qu'on donne à l'épaisseur qu'une barre ou une courbe peuvent avoir au point de jonction de leurs branches, le nom d'encolure de ces barres ou de ces courbes.

Encombrement, s. m. *Incumberance.* Un objet de grand encombrement, est celui qui occupe beaucoup d'espace relativement à son poids ou qui est très-volumineux. Ce mot semble même exprimer particulièrement la supériorité de son volume sur son propre poids, ou sa légère pesanteur spécifique. — Lorsque de pareils objets composent le

Digitized by Google

chargement d'un bâtiment, leur volume occupe, embarasse toute sa capacité, de manière que le peu d'espace qui reste pour les communications intérieures fait dire de ce vaisseau qu'il est encombré. Ainsi alors l'encombrement d'un vaisseau n'est que la gêne et l'embarras que produisent tous les effets qui le remplissent et forment son chargement.

Encombrer. v. a. On encombre un vaisseau en le chargeant complétement d'objets qui ont une petite pesanteur spécifique et qui obstruent toutes les communications intérieures. Cet inconvénient est aussi l'effet d'un défaut d'ordre ou d'arrangement entre les parties qui composent le chargement de ce bâtiment, et dans ce cas comme dans le premier, un vaisseau est toujours dit encombré.

Encoquer. v. a. C'est introduire ou faire passer, par exemple, le bout d'une vergue ou dans des cercles de bout-dehors, ou dans les œillets des estropes de certaines poulies; ou dans ceux qui terminent quelques manœuvres. Quelquefois, au lieu de ce verbe, on employe, dans le même sens, celui de capeler.

Encoqure. s. m. Action d'encoquer, ou d'introduire en partie un objet, dans un anneau qui s'y trouve alors engagé et retenu.

Encouturé. adj. Tel est un bâtiment dont les bordages, ou les planches qui le recouvrent extérieurement, chevauchent un peu l'un sur l'autre, comme dans l'opération de border à clin. (Voy. ce mot).

Endentement. s. m. Engrenage. Une pièce de bois a-t-elle une de ses faces appliquée sur une face d'une autre pièce, et des adents saillans et rentrans empêchent-ils ces deux faces réunies de glisser l'une sur l'autre? Alors il y a endentement entre ces deux pièces. — Dans les évolutions navales, il en est qu'on dit être faites par endentement, parce que l'armée passant d'un ordre à un nouvel ordre, sur une ligne donnée; ses vaisseaux qui partent de divers points, viennent se placer les uns entre les autres, au lieu de se ranger, comme dans plusieurs évolutions, les uns à la suite des autres.

Endenter. v. a. Réunir des pièces de bois de manière que non-seulement elles se touchent par quelque face, mais aussi qu'elles se pénètrent réciproquement par des adents, ou par des dents saillantes. Après une telle jonction, ces pièces ne peuvent plus glisser l'une sur l'autre. Telles sont les pièces composantes et des mâts et des vergues, qui sont représentées (fig. 9, 11 et 15, A.). — On voit divers adents et de forme différente dans les (fig. 10, 13, 14, 17, 65, etc., C.), et les pièces qui en sont armées sont destinées à être endentées avec d'autres pièces travaillées et préparées convenablement.

Énerver. v. a. Dans l'atelier des peigneurs de chanvre, ou dans les corderies des ports, on dit du chanvre qu'il est énervé lorsque ses fibres sont déchirées par les dents des peignes, au lieu d'être refendues, comme elles doivent l'être dans le sens de leur longueur. Dans cet état elles ne sont plus propres à composer les forts cordages auxquels elles auroient été destinées par un travail plus perfectionné; et le chanvre

Digitized by Google

passe alors pour être affoibli, c'est-à-dire, énervé, suivant l'expression énergique des marins.

Enfilade. s. f. Essuyer une enfilade à bord d'un vaisseau, c'est recevoir des boulets qui sont dirigés de l'avant à l'arrière ou réciproquement. — Un vaisseau qui veut attaquer ou se défendre avec avantage, ne néglige jamais de tirer des coups d'enfilade, lorsque sa position lui permet de diriger des boulets qui paroissent devoir parcourir dans toute leur longueur, les gaillards ou les ponts d'un bâtiment ennemi.

Enfiler. v. a. *To rake or enfilade a ship.* Tirer des coups de canon sur un vaisseau, dans le sens de sa longueur. De tels boulets qui parcourent un bâtiment dans toute son étendue, y causent souvent les accidens les plus funestes et les dommages les plus considérables. Un vaisseau ne peut donner à son ennemi une volée plus propre à décider un combat, qu'en la lui tirant par l'avant ou par l'arrière. Dans un tel choc, le vaisseau attaqué est enfilé; il peut l'être par l'avant comme par l'arrière, *to enfilade on the head or the stern,* et si les boulets le parcourent depuis la proue jusqu'à la poupe, il est enfilé de l'avant à l'arrière, *to enfilade fore and aft.*

Enflechures. s. f. *Ratlings.* Echelons en cordes. Il y en a de placés entre les divers haubans de chaque mât, et ils forment des espèces d'échelles par lesquelles on peut monter d'un vaisseau jusqu'au sommet de ses mâts. Les cordes qui sont employées pour faire ces enflechures, sont des quaranteniers attachés par une demi-clef à chaque hauban. On peut distinguer aisément (fig. 1 A.) les enflechures du vaisseau représenté, en considérant les lignes multipliées et horisontales qui croisent ses haubans à diverses hauteurs. Travailler à ces échelles, c'est faire les enflechures, et monter par leur moyen au haut des mâts, c'est monter par les enflechures des haubans.

Engagement. s. m. *Engagement.* Un combat entre deux vaisseaux reçoit assez généralement cette dénomination. — On nomme aussi engagement, l'obligation que contracte un matelot de servir sur un vaisseau marchand, sous des conditions déterminées relatives à son salaire, et en désignant le genre et la longueur de la campagne.

Engager. v. a. Ce mot est employé avec des acceptions bien différentes suivant les circonstances.—Des hommes de mer s'engagent en s'enrôlant pour faire tel service, sur un bâtiment désigné, pendant une campagne proposée et sous des conditions convenues. — Engager un combat naval, c'est le commencer lorsqu'il n'est question que de deux vaisseaux qui s'attaquent; mais si ces vaisseaux font partie de deux armées navales, et que leur choc particulier commence et entraîne une mêlée générale, alors ils engagent l'action, et donnent occasion de faire combattre les armées entières; *to engage the ennemy ship to ship.* —On dit d'un vaisseau sous voiles qu'il s'engage ou qu'il s'est engagé, *water lodged ship*, lorsque chargé par un grain, ou surpris par une risée, par le changement de direction d'un vent violent, il plie sous

Digitized by Google

l'effort de ses voiles, et s'incline jusqu'à courir le danger de chavirer ou de se renverser entièrement. — Un vaisseau qui se trouve transporté parmi des rochers et des haut-fonds, est engagé dans une route qui est dangereuse à suivre. — Un cable s'engage avec son ancre, lorsque, traînant sur le fond de la mer dans les divers mouvemens de rotation du vaisseau qu'il sert à retenir, il vient à passer et faire un tour sous la patte de cette ancre. — Un cordage est engagé, *foul rope*, lorsqu'embarrassé ou retenu par des objets environnans, il ne peut librement passer dans des poulies, et suivre le mouvement ou la direction qu'on veut lui donner. — De même les parties de la charge d'un vaisseau, qui sont placées avec ordre dans la cale, ou qui sont arrimées, sont dites engagées, lorsqu'elles sont recouvertes par des effets quelconques qui rendent difficile leur approche, et embarrassante la recherche qu'on peut en faire. Les choses étant en cet état, on dit que l'arrimage est engagé. — C'est en étendant la même signification, qu'on se sert de ce mot, pour exprimer l'état d'un vaisseau, qui poussé sur une côte, ou par le mauvais temps, ou par les courans, ou par des erreurs d'estimes, est menacé du dernier danger. Dans cette situation critique, où des pointes de terre, des rochers, ou les contours de la côte gênent sa marche et l'empêchent de prolonger la seule route que les circonstances lui permettent de faire, ce vaisseau est engagé à la côte.

Engourdi. adj. Tel est un bâtiment (suivant une expression qui est particulière à quelques marins), qui, au milieu d'une grosse mer, ne peut prendre toute la vitesse qui lui seroit communiquée dans une belle mer. Les lames retardent étrangement sa marche, et avec d'autant plus d'effet qu'il s'en laisse envelopper davantage, ou qu'il s'élève moins aisément avec elles.

Engraver. v. a. Lorsque les premières bariques qui sont placées dans la cale d'un vaisseau, ont leur ventre enfoncé profondément dans le lit de pierres, qui est établi comme lest dans le fond de cette cale, on dit que ces bariques sont engravées. Elles sont alors maintenues et assujetties dans la place fixe qu'on leur assigne, par ce lest qui les entoure en partie, et c'est par cette position qu'elles contribuent aussi suivant leur poids à abaisser le centre de gravité de tout le bâtiment pour ajouter à sa stabilité.

Engrenage. s. m. Arrangement de bariques, par lequel elles sont disposées dans la cale d'un vaisseau les unes au-dessus des autres, et les supérieures dans l'intervalle des inférieures.

Engrener. v. a. Les pompes des vaisseaux ne sont pas assez parfaites pour qu'on y produise le vide sans aucune préparation, et cette préparation consiste à y jeter de l'eau par leur partie supérieure, afin que les cuirs ramolis et renflés par cette humectation, remplissent mieux tous les passages qui permettroient à l'air extérieur de s'y introduire. Faire cette injection, c'est engrener une pompe, *to fetch the*

Digitized by Google

pump; et c'est lorsqu'elle est faite qu'on fait jouer le piston avec un succès presque toujours assuré, quand la pompe est bonne.

ENHUCHER. v. a. Lorsqu'un vaisseau a des œuvres mortes, qui s'élèvent au-dessus de l'eau à une trop grande hauteur, il est enhuché, *moon sheered ship*. Quelquefois son arrière seul est enhuché, parce que seul il a une élévation excessive; quelquefois aussi un vaisseau est enhuché de l'avant, particulièrement. Les constructeurs instruits ont l'attention de ne pas enhucher les bâtimens qu'ils construisent, parce que les grandes surfaces que de tels bâtimens présentent sans cesse à l'impulsion du vent régnant, occasionnent beaucoup d'effets qui troublent leur marche ou leurs évolutions.

ENJALER. v. a. Garnir d'un jas l'extrémité de la vergue d'une ancre, *to stock an anchor*. On voit (fig. 70, M.) en *ab* le jas de l'ancre *c u i*. Il est formé de deux pièces de bois parfaitement égales, et qui sont représentées séparément (fig. 19, M.). Pour enjaler une ancre, on réunit ces deux pièces l'une à l'autre, en plaçant entr'elles et au milieu de leur longeur, dans des mortaises qui y sont pratiquées, l'extrêmité *c* de la vergue *c n* qui est armée de deux tenons collatéraux. Les choses étant ainsi disposées, on lie ensemble et étroitement les pièces du jas par des liens de fer placés sur divers points de leur longueur, et l'ancre est enjalée après cette opération, ou elle est garnie d'un jas qui est perpendiculaire au plan de sa croisée *ui*.

ENJONQUER. v. a. C'est avec des cordes de jonc, serrer sur une vergue les plis d'une voile carguée. Cet usage n'est adopté que sur quelques bâtimens, dans certaines mers.

ENLIGNER. v. a. Ce verbe est synonime avec Aligner, c'est ranger sur une même ligne. Cependant les hommes de mer disent également que des points sont enlignés, lorsqu'ils font partie d'une ligne droite et même d'une ligne courbe déterminée. C'est dans ce sens qu'ils disent, enligner des ponts, des gaillards, des préceintes, des rabattues, et des pièces de bois quelconques. — Enligner une pièce de bois, c'est applanir ses faces.

ENLIOUBER. v. a. Si une pièce de bois a une extrémité terminée en coin, et qu'elle soit introduite dans le bout d'une autre pièce qui lui présente une gueule de loup, cette seconde pièce enlioube la première, et forme ainsi avec elle un seul et même tout, dont les parties sont d'ailleurs liées ensemble avec soin. L'entaille que présente la seconde pièce porte, à cause de sa forme, le nom de lioube. — C'est ainsi qu'on ente une pièce de mât au bout d'une autre.

ENMANCHER. v. n. Entrer dans un canal nommé Manche. Un vaisseau qui passe de la grande mer dans la Manche; enmanche, et lorsqu'il est entré ou dans celle-ci, ou dans celle de Bristol, ou dans un autre détroit, il est enmanché.

ENRÔLER. v. a. Tout homme qui veut exercer, à bord de toute espèce de bâtimens français, la profession de matelot, est obligé de s'en-

Digitized by Google

gager à servir suivant son tour sur les vaisseaux de l'état, lorsque le besoin du gouvernement l'exigera. En conséquence il s'inscrit sur le rôle des classes, et par cette inscription il est enrôlé. C'est un engagement qui ne peut plus être rompu que dans certains cas, et si des matelots peuvent s'engager avec un capitaine particulier pour une campagne, ils sont enrôlés avec la nation pour tout le temps qu'ils doivent exercer le métier de la mer.

Enseigne. s. m. Titre distinctif qu'on donnoit, avant la dernière ordonnance, aux officiers de la marine, dont le rang étoit immédiatement inférieur à celui des lieutenans de vaisseaux. — Parmi les officiers de port, on nommoit aussi enseigne de port ceux qui étoient d'un grade moins élevé que celui des lieutenans de port. — Le mot enseigne étoit autrefois employé pour exprimer ce que nous nommons aujourd'hui généralement pavillon, *ensign;* de là vient que le petit mât qui est planté sur le couronnement de la poupe d'un vaisseau, pour servir à déployer le pavillon, porte encore le nom de bâton d'enseigne, (fig. de la Pl., V.), (Voy. Bâton.). Il eût été à désirer cependant que ce mot ne fut pas tombé en désuétude, et qu'il eût été conservé pour distinguer particulièrement le pavillon qu'un vaisseau porte sur sa poupe, parce que ce pavillon est national, c'est-à-dire, celui qui désigne la nation, à laquelle appartient et le vaisseau et les hommes qui le conduisent, pour laquelle il est armé, et pour laquelle il combat. Le nom d'enseigne devroit donc être le nom caractéristique du pavillon de poupe, parce que seul il sert à faire reconnoître le vaisseau qui le porte déployé sur sa poupe, et ce nom doit lui être rendu.

Ensemble. adv. *Together*. C'est en prononçant ce mot connu, ensemble? qu'on commande à des hommes, qui doivent concourir pour produire un même effet, d'exercer leurs efforts dans un même instant. — On donne souvent cet ordre par ce seul mot, et l'expression, nâge ensemble? est adressée ordinairement aux rameurs d'un canot, d'une chaloupe, ou d'une embarquation quelconque.

Entalinguer. v. a. Passer le bout d'un cable dans l'arganeau c d'une ancre (fig. 70, M.), et l'attacher sur lui-même comme on le voit en *s*, c'est entalinguer un cable, *to bend a cable*. C'est pour exprimer une opération semblable, qu'on dit entalinguer un grêlin, etc. Il y a diverses manières d'entalinguer. (Voy. Entalingure.)

Entalingure. s. f. *Clinch*. Liure du bout d'un cable, ou d'un grêlin, ou d'un orin, avec une ancre, ou un grapin, ou une bouée. — On voit en *sc* l'entalingure d'un gros cable (fig. 70, M.), *clinch of a cable;* le bout de ce cordage passe dans l'arganeau *c* de l'ancre, ensuite il fait des tours sur lui-même, au-dessus et près de cet arganeau, et ces tours sont attachés en plusieurs points sur le cable, afin que celui-ci, malgré les plus grands efforts, ne puisse pas sortir de l'arganeau. — Les grêlins et aussières sont entalinguées à de petites ancres, en faisant passer et repasser dans l'arganeau leur bout qui est ensuite

Digitized by Google

attaché solidement sur lui-même, telle est l'entalingure des grélins, *clinch of a cablet.* — On entalingue un orin à une ancre mouillée pour qu'il serve à la dégager du fond, en la soulevant de la place où sa patte est enfoncée, c'est pourquoi l'entalingure de l'orin est faite sur la croisée *n* de l'ancre, (fig. 70, 110, M.) (fig. 7, V.), *clinch of a buoy rope to its anchor.* — Le même orin est aussi entalingué à une bouée, afin que cette bouée, qui est un corps flottant et propre à soutenir l'orin dans une position presque verticale, serve toujours à indiquer le lieu du fond de la mer où repose l'ancre à laquelle l'orin est attaché. Cette entalingure d'un orin à une bouée, *clinch of a buoy rope to its buoy*, est faite par le moyen d'un cordage qui lie ensemble et serre étroitement les œillets qui sont au bout de la bouée et de l'orin. — L'entalingure d'un grapin, *clinch of a grapling*, tel que celui qui est représenté (fig. 67, M.) est aussi la liure d'un cordage à son arganeau.

Enter. v. a. Joindre deux pièces de bois, en les mettant l'une au bout de l'autre, et en assemblant leurs extrémités par le moyen d'entailles et d'adents. On ente une pièce de mâture sur une autre, dans la même direction, pour en composer un mât dont la longueur ne peut être fournie par aucune de ces pièces séparément, mais par ces pièces réunies.

Entraverser. v. a. Mettre un vaisseau en travers relativement à un objet quelconque, c'est-à-dire, le faire présenter de côté à cet objet. Un vaisseau de guerre, qu'on veut employer à canonner un fort, doit être nécessairement entraversé, ou doit être placé de manière que toutes ses batteries puissent être dirigées sur ce fort; c'est pourquoi, par le moyen d'une embossure, s'il n'a pas cette position, on la lui donne facilement, et on la fait varier à volonté. — Un vaisseau qui fait une telle manœuvre, s'entraverse.

Entre. Préposition de lieu, qui est employée dans des expressions particulières aux marins. — Lorsqu'un vaisseau est en mer, et que le vent vient de l'arrière directement, les amures des basses voiles ne sont pas employées, et les seules écoutes servent à transmettre à ce vaisseau l'action du vent sur ses voiles, dont le plan est alors perpendiculaire au plan diamétral; c'est pourquoi on dit, dans cette position, que ce vaisseau a le vent entre deux écoutes. — Il est entre deux feux lorsqu'il est combattu, de chaque côté, par un vaisseau ennemi. — Il est enfin entre vent et marée, lorsque le vent et la marée agissant sur lui dans des directions diamétralement opposées, il présente ses deux flancs à leur impulsion.

Entre-deux. s. m. Dans un vaisseau tel que *ai* (fig. 13, P.), il y a un intervalle *abcd*, qui sépare le gaillard de l'avant de celui de l'arrière, et qui est un espace vide; quelques marins le distinguent sous le nom d'entre-deux des gaillards, *waist.* — Sur une mer agitée et par un vent fait, on voit les lames se propager régulièrement, et

Digitized by Google

se suivre à des distances déterminées sur la direction du vent régnant, de sorte que *n b* (fig. 5, G.) étant cette direction, une première lame *a b r* en précède toujours une seconde *m n o a*, qui, elle-même, en précède une troisième, et ainsi de suite jusqu'à l'origine du vent. Dans cet ordre naturel des lames, on nomme entre-deux des lames, *through*, quoique peu généralement, l'intervalle *b a n*, ou le vide qu'elles laissent entr'elles dans leur propagation uniforme ; et ce vide est toujours bien marqué et bien considérable, lorsque les lames s'élèvent sans obstacle à une grande hauteur, en s'engendrant les unes par les autres.

Entrée. s. f Lieu par lequel on entre. Les ports, les rades, les baies, etc. ont une entrée, qui est le lieu par lequel un vaisseau peut passer, et ce lieu n'est pas toujours proportionné à l'étendue ou à la grandeur de l'ouverture présentée du côté de la mer. Dans ces ouvertures, il n'y a souvent qu'un passage étroit qu'il faut suivre et dont on ne peut s'écarter sans danger : alors ce passage qui se prolonge et dans l'ouverture et dans l'intérieur d'une baie, d'une rade, ou d'un port, est proprement leur entrée. Ce passage ne peut donc être suivi par un vaisseau, sans des indications particulières; c'est pourquoi il faut, pour entrer dans certains ports et certaines rivières, ou avoir un homme expérimenté, c'est-à-dire un pilote pour conduire un vaisseau, ou connoître par les relations des navigateurs les routes successives qu'il doit faire, ainsi que les airs de vent sur lesquels on doit gouverner pour arriver à l'entrée de ces lieux, et pour parvenir à s'y introduire sans courir aucun risque.

Entremise s. f. Pièces de bois qui sont établies dans un vaisseau, entre d'autres pièces, pour les maintenir dans leurs distances respectives ou dans d'autres vues. Par exemple, (fig. 12, P.) il y a des entremises, *carlings*, placées entre tous les baux d'un pont, et de chaque côté de ce pont elles forment deux rangs qui sont placés directement sous les hiloires qui les recouvrent. — Ces pièces, pour remplir leur destination et pour être déplacées à volonté, sont taillées en biseau aux deux bouts, comme on le voit (fig. 76, C.), et les extrémités de chaque entremise telle que *c*, portent sur deux baux voisins *b* et *a* à la direction desquels elle est perpendiculaire. Les hiloires qui font partie du plancher d'un pont étant placées ensuite au-dessus de ces entremises, les contiennent dans le lieu où elles ont été établies, et les font contribuer à la solidité du pont. — De telles entremises sont aussi introduites entre les extrémités des baux et accolées à la muraille d'un vaisseau pour assujétir ces mêmes extrémités. — Enfin, on donne aussi le nom d'entremises aux pièces de bois qui bordent les écoutilles d'un pont de vaisseau. Elles sont représentées sur un côté des écoutilles *c*, 2, *f*, *x*, etc., (fig. 12, P.).

Entrepont. s. m. *Between deck*. Intervalle qui sépare deux ponts dans un vaisseau. — La fig (1, P.) présente deux rangs de sabords

qui s'étendent dans toute la longueur d'un vaisseau de 74 canons, et les canons de ces deux batteries sont portés sur deux planchers ou deux ponts qui ont à-peu-près, entr'eux, la même distance qu'on remarque entre les deux rangs de sabords. C'est dans cet espace qui a une hauteur de cinq à six pieds, dans un vaisseau de guerre, que les canons montés sur leurs affûts, sont mis en batterie pour servir au besoin, avec tous leurs agrès et aparaux : c'est aussi dans cet espace que l'équipage est logé, et fait le service de l'artillerie dans un combat On voit (fig. 22, C.) dans l'espace *y v x o H f B*, une portion extrême de l'entrepont d'un vaisseau à deux ponts, présenté suivant sa longueur, et la fig. (53, C.) fait connoître daus *u x r u*, cet entrepont vu sur sa longueur au milieu du vaisseau. — L'espace qui sépare le faux-pont *y z* (fig. 1, P.) du premier pont *u* 5 6 7 *x* est nommé aussi entrepont dans les frégates et les flûtes, mais sa hauteur *y n* (fig. 22, C.) n'est pas aussi considérable que celle de l'intervalle de deux ponts à batterie. La destination du faux pont n'exige pas de si hautes dimensions.

Entrepôt. s. m. Port privilégié où peuvent être déposées des marchandises qui doivent être transportées dans des colonies ou des comptoirs, et qui, sans cette destination, seroient soumises à certains droits de douane. On nomme aussi entrepôt, les ports exclusifs où sont rassemblées des marchandises importées par mer dans l'empire. — Une compagnie de commerce nomme aussi entrepôt le lieu qu'elle choisit pour réunir tous les objets dont elle propose la vente, ou ceux qui sont nécessaires pour ses projets et ses armemens.

Entrer. v. n. Passer de la mer dans une rivière, un port, une rade, etc, *to go into a port, to put into a port.* — On dit du flux, qu'il entre un vaisseau, pour exprimer que cette intumescence de la mer, en s'étendant dans l'intérieur d'un port, y entraîne avec lui le vaisseau qu'il porte flottant. Lorsque ce mouvement périodique de la mer commence à se faire sentir à l'entrée d'un havre ou d'une baie, etc.; on dit que le flot entre. — Introduire un vaisseau dans un bassin, pour y être tenu à sec et réparé s'il est nécessaire, c'est l'entrer dans ce bassin, *to dock a ship.*

Entre-sabords. s. m. *Intervals between the ports.* Morceaux de planches ou de bordages dont on recouvre la muraille d'un vaisseau dans l'intervalle qui sépare les sabords d'une batterie. On voit (fig. 1, P.) ces intervalles qui sont aussi représentés (fig. 1, A.), et on peut juger de la grandeur et de la position de ces bouts de planches qu'on nomme entre-sabords.

Entre-toises. s. f. On donne ce nom, et aux pièces de bois qui sont placées transversalement dans l'intérieur des affûts, *transoms of a gun carriage*, et à d'autres pièces telles que celles qui croisent les bigues ou l'assemblage des bigues dans une machine à mâter, (figure 86, M.)

Digitized by Google

Envergurr. v. a. *To bend the sails to its yards.* C'est lacer le côté d'une voile (fig. 78, M.) avec la vergue qui est destinée à la porter, et sur laquelle elle doit être repliée lorsqu'elle ne doit pas être exposée à l'action du vent. On voit ici une portion ou le coin d'une voile, qui est attachée lâchement au bout d'une vergue, pour faire connoître la manière dont la voile entière est enverguée, comme en *ab* (fig. 79.). Pour faire cette opération, des cordages nommés rabans d'envergure sont introduits dans un très-grand nombre d'œillets qui sont percés dans le côté *ab*, nommé têtière de la voile; d'autres cordages distingués des premiers sous le nom de rabans d'empointure et de croisure, sont aussi passés dans les œillets formés aux deux coins *a* et *b* de chaque voile, et ensuite en leur faisant embrasser la vergue (fig. 78.) en les serrant étroitement sur elle, la voile est enverguée.

Envergure. s. f. Longueur de ce côté d'une voile qui est lacé avec une vergue. C'est *ab* (fig. 79, M.) dans un perroquet de fougue, et c'est encore *ab* (fig. 55, 69, etc.) dans une grand-voile, un hunier, etc., *bending of sails, square of a sail.* — Lorsque cette longueur, dans les basses voiles d'un vaisseau (fig. 33 et 55, M.) est considérable, ou lorsque celle de leurs vergues, *length of the yards*, est très-grande, le vaisseau qui les porte est dit avoir beaucoup d'envergure. On dit aussi de telles voiles, qu'elles sont de grande envergure, *sail that is very square.*

Envoyer. v. a. Dans le langage des canonniers de mer, c'est envoyer que de tirer des canons chargés à boulets ou à mitrailles. Dans le même sens, on dit envoyer une bordée ou sa bordée, ou plusieurs bordées. — Dans l'art de la manœuvre, envoyer, *a lee*, c'est mettre sous le vent la barre du gouvernail, dans un vaisseau à la voile, pour commencer à le faire virer vent devant. (Voy. Virer.)

Épars. s. m. Nom donné par les marins à certains éclairs qui ne se propagent pas en serpentant, et qui ne sont pas suivis de coups de tonnerre. Tels sont ceux qu'on remarque à l'horison, à la fin de quelques jours chauds de l'été.

Épatement. s. m. Ouverture de l'angle que des haubans forment avec le mât qu'ils étayent, ou maintiennent dans une position verticale. Cet écartement des haubans, à l'égard de leur mât respectif dont ils embrassent la tête, est sensible, (fig. 1, M.), et plus il est grand, où plus les haubans sont épatés, plus aussi la solidité ou la stabilité de la mâture est augmentée. La grandeur de l'épatement dépend de la hauteur des mâts et de leur distance à l'extrêmité inférieure de leurs haubans.

Épave. s. f. *wreck.* On donne ce nom à toutes les choses qui sont abandonnées à la mer, ou qu'elle rejette sur ses bords; un navire abandonné en mer, ou sur des rochers, ou après un naufrage, est épave de mer. Des poissons même échoués sur une côte sont aussi épaves.

Digitized by Google

Épaule. s. f. Dans un vaisseau, on distingue par ce nom une partie de sa muraille, qui est comprise depuis l'étrave jusqu'aux porte-haubans de misaine, (fig. 1, A.).

Épaulement. s. m. Un bâtiment a de l'épaulement, lorsque près de l'eau son avant et son arrière sont renflés de manière qu'il est doué et d'une plus grande résistance contre les inclinaisons auxquelles il est sollicité par des forces extérieures, et d'une disposition bien nécessaire à s'élever facilement au-dessus des lames qui l'abordent par ses extrémités.

Épaulette. s. f. Entaille rectangulaire (fig. 71, C.) faite sur le bord ou l'arête d'une pièce de bois, afin qu'elle serve d'appui aux oreilles d'une autre pièce qui s'endente avec la première, et qui est elle-même entaillée convenablement sur sa face correspondante pour la place qu'elle doit occuper.

Éperon. s. m. *Head of a ship*. Assemblage de charpente qui est placé en saillie hors du vaisseau, et qui lui est attaché sur le devant de l'étrave. On voit dans la fig, (1, P.) l'éperon *ecbfd* d'un vaisseau de guerre représenté dans sa hauteur, et la fig. (3, P.) en fait connoître la projection horisontale, qui est telle, que d'un côté *ais*, la plate-forme *bsa* de l'éperon paroît entièrement achevée, tandis que de l'autre côté ses pièces composantes et principales se montrent seules à découvert. Un éperon pourroit être considéré comme une espèce de console vaste et triangulaire, portée par le taille-mer *dce* qui en représente le pied. — C'est sur l'extrêmité la plus avancée de l'éperon d'un vaisseau, comme en *bc* (fig. 1, P.), qu'on place ordinairement ou un écusson, ou une figure emblématique qui est relative au nom du bâtiment. C'est aussi des mêmes points *b* et *c* que partent des lisses ou des pièces de bois sculptées et courbées avec grace pour venir s'attacher par l'autre extrêmité entre les points *a* et *l* au corps même de la proue, et de chaque côté de l'étrave en s'écartant d'autant plus du plan diamétral qu'elles sont plus élevées. Ces lisses embrassent ainsi entr'elles un espace, de forme pyramidale, dans un sens renversé, et elles sont liées intérieurement ensemble par des pièces qui les croisent et qu'on nomme jambettes. Cet éperon est présenté vu de face dans la fig. (3, A); il termine agréablement cette partie d'un vaisseau, et il lui est attaché et par ses lisses et par le taquet de gorgère *d*, (fig. 1, P.) sur lequel il repose, et par une forte courbe intérieure qu'on nomme courbe de capucine, et par les jottereaux *ac* et *ab* qui sont chevillés avec la proue. Son établissement doit être d'ailleurs d'autant plus solide qu'il est quelquefois exposé à des chocs assez considérables, et que c'est avec le taille-mer *edc* que le mât de beau-pré est étroitement lié par des tours répétés d'un cordage qui passe et par dessus ce mât et par les trous *d* de cette pièce extrême de l'éperon. (Voy. dans des articles particuliers l'explication de Lisses d'éperon, Jambettes, Poulaine, Taquet de gorgère, Taille-Mer, Digon, Aiguilles, Jottereaux, Capucine, et

Digitized by Google

tous ces détails réunis donneront une idée complète, soit d'un éperon, soit des pièces qui le composent. — Dans d'autres bâtimens de mer moins considérables, l'éperon est moins brillant et fait avec moins de dépense. Dans des bâtimens de la Méditerranée, une simple plate-forme établie en avant de l'étrave est aussi nommée éperon, quoiqu'on ne puisse pas mettre cette partie en parallèle avec l'éperon ordinaire des vaisseaux.

Épinglette. s. f. Les canonniers donnent ce nom, *priming wire*, à une longue et forte aiguille de fer, qu'ils employent pour faire entrer de la poudre dans la lumière d'un canon. — Ceux qui travaillent aux agrès d'un vaisseau dans l'atelier de la garniture, nomment épinglette une espèce d'épissoire. (Voy. ce mot.)

Épisser. v. a. *To splice*. Ajouter une corde au bout d'une autre, en lardant l'une, ou en introduisant dans ses helices les torons séparés qui terminent la seconde. Faire une telle opération, c'est faire une épissure, et suivant l'exigence des cas on l'exécute de deux manières. Lorsqu'on ne doit pas avoir égard à la grosseur que peut acquérir la partie épissée de deux cordages, on détord les trois torons de chaque cordage jusqu'à une certaine longueur (fig. 71, M.), et on les place les uns entre les autres dans des sens opposés; ensuite chaque toron décommis de l'un des cordages, est introduit sous les torons commis du second; quelquefois on fait passer une seconde fois ces torons décommis sous de nouveaux torons commis, pour assurer davantage la réunion des deux cordages, et cette opération étant faite réciproquement pour les deux bouts de ces cordages, on dit qu'ils sont épissés ensemble, en nommant cette épissure quarrée, parce que dans cette partie le diamètre de l'épissure surpasse beaucoup celui de chaque cordage. Cette manière d'épisser est en usage pour les cables, pour des estropes de poulies ou de cosses, pour former des œillets au bout d'une tournevire, et en général pour tous les cordages qui ne sont pas destinés à passer dans des poulies. — Lorsqu'il est question de réunir les deux parties ou les bouts de manœuvres courantes, c'est-à-dire, de ces cordages qui courent dans des poulies, il faut les épisser de manière que, dans les points de leur jonction, le diamètre ne surpasse pas celui de ces cordages dans le reste de leur longueur. D'après cette considération, on ne fait plus l'épissure comme on l'a indiquée précédemment. On décommet tous les torons des extrémités des deux cordages jusqu'à une certaine longueur, et on les empate ensemble comme on l'a dit auparavant; mais après avoir ainsi placé ces torons les uns entre les autres, on en décommet alors un seul sur une plus grande longueur, et la place qu'il laisse vide sur un premier cordage, est remplie par un toron correspondant et libre du second cordage. De même, on décommet aussi réciproquement jusqu'à la même distance un seul toron du second cordage, pour le remplacer par un toron du premier. De cette manière, il ne reste plus qu'un toron de chaque

cordage

Digitized by Google

cordage, et l'un deux est étendu sur l'espace qu'embrassoit l'autre en décommettant cependant celui-ci dans une longueur plus petite. Dans cet état les bouts des torons sont passés entre les torons commis pour y être arrêtés, et la grosseur de cette épissure n'excède point, par ce moyen, celle que les cordages conservent dans le reste de leur longueur. La partie épissée est ainsi susceptible de passer librement par une poulie assortie au cordage, et cette épissure particulière qui n'est en usage que pour les manœuvres courantes, reçoit le nom d'épissure longue, *long splice*, tandis que la précédente est nommée courte ou quarrée, *short splice*, ou épissure de cable d'estrope, d'œillet, *cable splice*, *eye splice*. L'art d'épisser sert ainsi à alonger des cordages, ou à réunir leurs parties lorsqu'elles ont été séparées par une rupture, ou à faire des cordages sans fin, à les terminer par des œillets, etc.

Épissoir. s. m. Sa forme ordinaire est assez semblable à celle d'une corne de bœuf (fig. 21, N.) surtout lorsqu'il est en fer, car il y en a en bois. Celui de fer n'est ainsi qu'un cône qui est un peu recourbé vers son sommet. Il sert à ouvrir à un toron isolé ou séparé un passage entre les torons commis d'un cordage, afin qu'il puisse être enlacé avec eux, et contribuer ainsi à la réunion du cordage auquel il appartient avec celui qu'il traverse. Cette réunion est nommée une épissure. La longueur des épissoirs en usage dans la marine, varie de 18 pouces à 9, et la grosseur de leur base est de 2 à 12 pouces. — On donne quelquefois aux plus petits le nom d'épinglettes — On se sert aussi d'épissoirs en bois, *fid*, qui sont autant de cônes droits, et on les emploie pour augmenter les ouvertures déjà commencées par les épissoirs en fer, entre les torons d'un gros cordage et surtout entre les cordons des cables. Ces épissoirs portent communément le nom de cornes. — Les ouvriers qui travaillent aux voiles des vaisseaux, font aussi usage d'un épissoir en bois, qui a, comme les précédens, la forme d'un cône droit, soit pour épisser des ralingues, soit pour arrondir des œillets, soit pour former des bagues. Ils se servent encore d'un épissoir à merliner les ralingues, *marling splice*, c'est-à-dire, d'un épissoir avec lequel ils ouvrent, entre les torons de certaines parties de la ralingue d'une voile, un passage au merlin ou à la petite corde par laquelle elle est réunie à la voile. (Voy. Merliner et Merlin).

Épissure. s. f. Réunion des extrêmités de deux cordages, ou d'un cordage sur lui-même, par l'enlacement des torons décommis d'un des bouts, avec les torons commis de l'autre bout. Nous avons distingué et défini deux sortes d'épissures au mot Épisser, sous le nom d'épissure, longue, et quarrée ou courte; nous avons aussi décrit l'art de les travailler; ainsi il ne nous reste rien à ajouter à ces détails fondamentaux. Nous remarquons seulement que l'épissure quarrée, ou la réunion de deux cordages sous cette forme, ne résistant pas longtemps dans de petits cordages qui, étant submergés, éprouvent quelques efforts considérables dans le sens de leur longueur, on a adopté

Digitized by Google

une certaine variation dans les épissures de ces cordages, tels que des lignes de sonde, de pêche et de lok. D'après ces considérations, le bout d'un pareil cordage devant être épissé avec celui d'un cordage semblable, les torons décommis de l'un des bouts sont passés sous les torons commis de l'autre, cette opération se fait à une certaine distance de l'extrémité de ce dernier, et réciproquement; de sorte que les points réunis des torons décommis du premier avec le second, sont éloignés des points de réunion des torons décommis du second avec le premier, et les cordages se trouvent doubles sur une certaine longueur; ils forment ainsi, entre les lieux des épissures particulières, une espèce d'œillet alongé. Cette épissure porte le nom d'épissure à portière de vache, *cunt splice*, *cunt line*, et elle assure plus parfaitement que la première la jonction de ces lignes.

Épite. s. f. Petite cheville de bois. Il y en a qui sont arrondies sur leur contour, et elles servent à remplir les vides des trous déjà faits, par des clous, dans la muraille d'un vaisseau. — D'autres sont quadrangulaires; elles sont destinées à être enfoncées dans la tête des gournables, qui sont fendues exprès pour les recevoir, et qui, par ce moyen, sont maintenues plus sûrement dans leurs places.

Épitoir. s. m. Poinçon en fer. Il est employé pour fendre la tête d'une gournable, et faciliter l'introduction d'une épite qui doit la presser contre les parois du trou qu'elle occupe. Sa forme est pyramidale et quadrangulaire. Sa hauteur est environ de deux pouces et demi.

Épontillage. s. m. C'est l'art d'épontiller un vaisseau, ou de placer des épontilles qui servent à étayer ses ponts et ses gaillards. — On nomme encore ainsi l'ouvrage qui est l'objet de cet art.

Épontille. s. f. *Stanchion*. Pièces de bois plus ou moins fortes, à l'aide desquelles on étançonne les planchers ou les ponts d'un vaisseau. Ces étançons sont placés dans une situation verticale, et on voit (fig. 1, P.) en *M*, *Q*, *P*, *D*, etc. les épontilles du premier pont d'un vaisseau à deux batteries. Ces dernières épontilles sont établies dans le plan diamétral du bâtiment, c'est-à-dire, dans celui qui passe par l'étrave, l'étambot et la quille, (fig. 9, P.). Leur pied repose sur la carlingue, et leur tête s'élève sous le milieu des baux. — La figure (82, C.) présente une épontille de la cale, *pillar of the hole*, dans *a M*, qui est placée sous une hiloire renversée *a z* et au-dessous d'un bau *u*. On y voit aussi une portion d'une épontille *mr* qui est plus forte, et qui est placée sur le bord d'une écoutille. La tête de quelques-unes des dernières n'entre pas à tenon dans le bau supérieur; mais elle est terminée par une entaille *mz* et par une oreille *m*. Le bau *t* repose sur la dent *z*, et l'oreille *m* s'applique contre la face verticale de ce même bau. On donne à ces épontilles le nom distinctif d'épontilles à gorge. — Parmi ces épontilles qui correspondent au bord d'une écoutille, il y en a qui présentent sur leurs arrêtes, des coches profondes telles que *r*, et qu'on voit aussi, (fig. 53.). Dans cet état,

Digitized by Google

elles servent d'échelle pour descendre sous le premier pont, c'est pourquoi elles sont nommées étances à manche, *Samson's post.* — Le second pont d'un vaisseau, ses gaillards et ses passe-avants, sont aussi étayés par des épontilles, *stanchions between the decks*, mais les unes sont à demeure, et dans le plan diamétral d'un vaisseau, tandis que d'autres, placées autour du cabestan, sont amovibles, pour qu'elles puissent être relevées, lorsqu'on veut faire usage de cette machine. Ces dernières ont, à cet effet, la tête garnie d'une charnière en fer, et on les nomme épontilles à charnière.

ÉPONTILLER. v. a. *To prop.* Etayer avec des épontilles, les ponts, les gaillards et les passe-avants d'un vaisseau. (Voy. Epontille.)

ÉQUERRAGE. s. m. *Bevelling.* On donne ce nom à l'angle plan que forment entr'elles deux faces planes et adjacentes d'une pièce de bois. Les équerrages d'une telle pièce sont les angles que ces mêmes faces font entr'elles en divers points de la longueur de leur arrête commune. Lorsqu'un de ces angles est obtus, on dit que l'équerrage de la pièce est en gras, et il est en maigre lorsqu'il est aigu. — Dans la pièce *AB* (fig. 81, C,) l'angle plan *a i n* est l'équerrage de cette pièce, lorsqu'elle est travaillée dans le point *i* de son arrête *A I B*. On voit de tels équerrages indiqués dans les pièces représentées (fig. 50, 62, 64, 55, G.), et les mesures de ces angles, qu'il est nécessaire de connoître pour travailler ces pièces, ou pour leur donner la forme qu'elles doivent avoir, sont prises sur divers plans, tels que ceux qu'on voit (fig. 48, 55, 59, 66, 68, 69, G.). Par exemple, (fig. 69.) l'équerrage d'une alonge de couple, dont on voit la section *n* dans le plan d'une lisse *ano*, à la hauteur de cette lisse, est *mnr*. De même l'équerrage d'un élancé *r* ou d'un dévoyé *c*, est *srn* ou *kcd*. L'équerrage d'une pièce de lisse *m t r n* (fig. 55, G.) est *bac* à la hauteur du point *a* dans la branche *na* d'un couple et ainsi des autres. — Lorsqu'on relève la grandeur de ces angles sur les plans des diverses parties d'un vaisseau, on dit qu'on prend les équerrages d'une pièce désignée, et dans le travail de cette pièce, présenter la fausse équerre ou l'ouverture de cet angle pour disposer ses faces adjacentes sous une inclinaison semblable, c'est porter les équerrages — Si *t* 3 (fig. 48, G.) est le lieu de la rencontre d'une lisse *rdn* avec une alonge de couple dont *om3t* est une section faite dans le plan de cette lisse, alors mesurer l'angle *m3t* est prendre l'équerrage de cette alonge, et si ce point 3 est le même point o de l'alonge réelle *dlki*, (fig. 50.), alors pour conformer les deux faces *lka* et *dia* de manière qu'elles fassent en *o* un angle convenable, on fait l'angle *fon* égal à l'angle mesuré *t3m*; et établir cette égalité, c'est porter l'équerrage *m3t* sur la pièce elle-même.

ÉQUERRE. s. f. On sait généralement ce que c'est qu'une équerre dont les deux branches jointes solidement par leurs extrémités forment entr'elles un angle droit. Cette connoissance doit conduire aisément à celle d'un semblable instrument, dont les deux branches

Digitized by Google

pourroient s'ouvrir plus ou moins à volonté, en tournant sur une charnière commune et former un angle plus ou moins grand. Ce dernier instrument est nommé fausse équerre; il est nécessaire dans les chantiers des ports pour faciliter aux charpentiers, soit la mesure des équerrages variés des pièces qui entrent dans la composition d'un vaisseau, soit le travail des pièces dont les faces adjacentes doivent faire entr'elles et en divers points des angles plus ou moins grands. — Cet usage a fait donner à la première équerre le nom d'équerre quarrée pour la distinguer de la fausse équerre; et les pièces travaillées et achevées ont reçu, suivant l'angle plan de leurs faces, les noms de pièces à équerre, *square pieces*, et de pièces à fausse équerre, *timbers out of square*.

ÉQUERRER. v. a. *To bevel any piece.* Donner à une pièce de bois les équerrages qu'elle doit avoir. Lorsqu'en travaillant une telle pièce, on prépare ses faces de manière qu'elles fassent entr'elles, et en divers points de leur longueur, des angles dont la grandeur est déterminée, c'est équerrer cette pièce ou lui donner la forme qui lui convient.

ÉQUIPAGE. s. m. Dans un vaisseau, c'est à l'exception de l'état-major, l'ensemble de tous les hommes embarqués pour remplir les différentes parties du service qui convient à une navigation sûre, active, prévoyante et facile, *crew, ship's people.* Cet équipage est composé de maîtres, de contre-maîtres, de bossemans, de quartier-maîtres, de patrons de chaloupe et canot, de pilotes, de canonniers, de charpentiers, de calfats, de voiliers, de gabiers, de timoniers, de matelots et de mousses. On joint à ces gens de mer des soldats, des pilotes-côtiers, des volontaires, des tonneliers, des bouchers, des boulangers, des armuriers, des forgerons, des chauderonniers, etc. et tous sont inscrits sur un rôle qu'on nomme, par cette raison, rôle d'équipage. Parmi les premiers on distingue des chefs qu'on nomme officiers mariniers, et les autres en sous ordres sont les gens de l'équipage, *ship's company.* — L'équipage d'un bâtiment est proportionné à sa grandeur, et si c'est un vaisseau de guerre, c'est au nombre de ses canons dans le rapport approché de dix hommes par canon. — Rassembler et engager des hommes pour composer l'équipage d'un bâtiment, c'est faire un équipage, *to man a ship.* — Être abandonné de son équipage, c'est ne pas en obtenir les secours qu'on lui demande, soit pour attaquer, soit pour se défendre, soit pour échapper au péril; et on est sûr de son équipage, lorsque sa bravoure et sa fidélité sont connues et constantes.

ÉQUIPEMENT. s. m. *Fitting out.* Ce nom est relatif à un vaisseau, et il renferme l'ensemble des approvisionnemens de tous les genres, ainsi que des objets de toute espèce qui peuvent être nécessaires pour l'armement complet, ou d'un vaisseau, ou d'une escadre, ou d'une armée navale. La cargaison ou les marchandises, ou les objets de transport, ne sont pas compris dans l'équipement d'un bâtiment. Ce

Digitized by Google

dernier mot n'embrasse que les moyens propres à la navigation, tandis que les autres objets sont le but particulier qu'on se propose dans un voyage déterminé.

ÉQUIPER. v. a. Ce mot est absolument synonime avec Armer, et il exprime également l'action de pourvoir un bâtiment de guerre ou de commerce de tout ce qui peut lui être nécessaire, pour remplir la mission quelconque dont il est chargé, c'est-à-dire, pour faire une campagne connue et fixée, *to fit out*, *or to man*, *or to arm*.

ÉQUIPET. s. m. *Small open locker*. Petit coffre ouvert dans sa partie supérieure, et attaché intérieurement, ou contre la muraille d'un vaisseau, ou à une cloison. Il sert à recevoir et à contenir des petits objets journellement nécessaires, afin qu'ils ne puissent être balotés par les roulis ou les tangages: de tels équipets sont très-multipliés, dans un vaisseau, pour les besoins et pour la commodité de chaque individu.

ERSE. s. f. Cordage sans fin, et qui a reçu cette forme par la réunion de ses deux bouts épissés ensemble. — Il y a des erses dont on se sert pour entourer un fardeau, afin qu'en l'accrochant à un palan, elles puissent en faciliter le déplacement qu'on veut produire. Parmi les erses destinées à cet usage, on distingue celles qui ne sont composées que de fils carrets, ou qui ne sont qu'un faisceau de fils étendus dans leur longueur, et retenus les uns près des autres par des cordages qui les entourent en divers points de leur longueur. — Il y a des erses pour des faux haubans. Ce sont des cordages fourrés dans toute leur longueur, et qu'on capèle au ton d'un mât pour servir de point d'appui à des faux haubans. — Les estropes des poulies (25, 26, 27, 38, 39 et 48 M.) sont aussi des erses dont on forme une ceinture à ces poulies, afin qu'elles puissent être attachées partout où elles deviennent nécessaires. — Les avirons d'une chaloupe ou d'un canot sont quelquefois liés aux tolets, par une erse qui a la forme d'une bague de corde, (fig. 174, M.) et qui est nommée erse ou estrope d'aviron. On fait une telle erse avec le toron détaché d'un cordage en le commettant sur lui-même après l'avoir plié en rond sur sa partie moyenne. — Il y a aussi des erses de vergue, *strops*, dans quelques bâtimens, et les estropes pour canon, pour affut, pour culasse, portent encore le nom d'erses. — Enfin une erse particulière est nommée erse de gouvernail, parce qu'elle lie le gouvernail à l'étambot d'un vaisseau, afin que le premier ne puisse sortir de sa place dans les mouvemens qui peuvent lui être imprimés verticalement.

ERSEAU. s. m. Petite erse. On donne quelquefois ce nom aux demi-bagues en corde *os* (fig. 22, M.), ou *z* (fig. 59) qu'on attache sur la ralingue latérale d'une voile, pour servir de point d'appui aux boulines de cette voile, mais ce nom d'erseau de bouline est moins généralement adopté que celui de patte de bouline. — L'erse d'aviron ou l'estrope d'aviron reçoit aussi quelquefois la dénomination d'erseau.

ESCADRE. s. f. *Squadron*. Plusieurs vaisseaux de guerre réunis sous

Digitized by Google

un même chef, forment une escadre. — On donne quelquefois le nom d'escadre aux divisions d'une armée navale. — Un détachement de vaisseaux bons marcheurs qui est envoyé à la découverte pour éclaircir la marche d'une grande armée, pour porter au besoin de nouvelles forces par tout où elles peuvent devenir nécessaires pendant un combat général, est distingué par la dénomination d'escadre légère. — On expédie souvent un certain nombre de vaisseaux de guerre, qui sont chargés de croiser dans une mer ou dans un parage indiqué, pour observer les mouvemens des armées étrangères, sans avoir aucune mission pour attaquer, et ces vaisseaux, réunis dans ce dessein, forment une escadre d'observation. — Lorsqu'une nation ou un gouvernement se propose d'exercer sa marine aux évolutions navales, plusieurs bâtimens sont armés dans ce dessein seulement pendant la belle saison, et ils ne sont employés qu'à faire les divers mouvemens qui sont dictés par la tactique navale. Alors on donne à leur ensemble, le nom d'escadre d'évolution, *squadron for the purpose of exercising*. — On nomme enfin escadre imaginaire, une escadre qu'on imagine composée de tels vaisseaux déterminés nominativement, et qui n'est pas formée réellement.

Escale. s. f. Dans le commerce, on dit d'un bâtiment qu'il a fait des escales, lorsque dans la route qui devoit le conduire à sa destination, il a fait une ou plusieurs relaches, ou lorsqu'il s'est arrêté en divers ports, avant de se rendre au terme de son voyage. — Faire une relache, ou entrer dans un port pour s'y réparer, ou attendre les vents favorables, ou se soustraire au danger, c'est faire une escale.

Escope. s. f. *Skeet or scoop.* C'est une espèce de pelle en bois qui est creuse et étroite. Il y en a de diverses grandeurs. Les petites, ou les moins longues, sont des escopes à main, *scoops*, elles servent à jeter hors d'un bâteau les eaux qui peuvent s'y être introduites. Des escopes plus grandes, et qui sont employées pour arroser les voiles ou la surface extérieure de la muraille d'un vaisseau, portent le nom d'escopes de vaisseau, *skeet*. — De pareilles escopes sont utiles pour arrêter la propagation du feu lorsqu'on chauffe un bâtiment; et alors elles sont dénommées escope de carène, comme les premières sont connues sous le nom d'escopes de chaloupe et canot.

Espade. s. f. Palette de deux pieds et demi de longueur sur trois à quatre pouces de largeur, qui est garnie d'un manche. Elle sert dans un atelier de corderie à battre le chanvre sur une planche, pour le rompre et le dégager des chenevottes dont il peut être embarrassé. L'usage de cet instrument contribue aussi à affiner le chanvre, dont les fibres, dans cette opération, sont froissées et assouplies.

Espader. v. a. C'est battre le chanvre sur une planche verticale, pour en détacher les chenevottes, et pour diminuer la roideur de ses fibres.

Espadeur. s. m. Ouvrier dont l'art est d'espader le chanvre. (Voy. Espader.)

Digitized by Google

Espalmer. v. a. *To pay a vessel's bottom.* C'est gratter la surface extérieure de la carène d'un vaisseau, pour la nétoyer et la débarrasser des coquilles et des herbes qui y sont attachées, et qui gênent sa marche en la rendant moins propre à se frayer un passage au milieu de l'eau. — Quelques-uns pensent que ce mot signifie enduire d'une composition de suif, de brai et de soufre, la carène d'un bâtiment; mais ils le rendent alors synonime avec Courayer, qui exprime la même opération. Ainsi, en conservant comme on doit le faire le mot courayer, il faut conserver au mot espalmer, la signification qui lui est attribuée au commencement de cet article.

Espars. s. m. *Spars.* Longues pièces de sapin qui ont un trop foible diamètre; pour porter le nom de mâts et de mâtereaux. Les espars servent à faire ou les mâts et les vergues des bateaux, ou des bouts-dehors pour bonnettes, etc. — On les partage en deux classes suivant leur grandeur, et on nomme espars doubles ceux qui ont cinq à six palmes de diamètre, tandis que ceux dont le diamètre est de trois à quatre palmes, ont le nom d'espars simples.

Espèce. s. f. Dans les ports, on classe les bois de chêne suivant leur forme et leurs dimensions, pour déterminer leur valeur. Ceux qui sont du même prix sont de même espèce, et ceux qui sont rangés dans differentes classes ne sont pas d'un prix égal, et sont désignés comme étant de différentes espèces. Les uns sont de la première espèce, d'autres de la deuxième, etc.

Espingole. s. f. Arme à feu. Le canon est court et évasé vers la volée; il est monté comme un fusil, et souvent dans l'usage il est soutenu par un chandelier. L'espingole qui est faite pour être chargée de plusieurs balles, et dont la portée est peu étendue, est surtout employée dans les abordages, et lorsque l'ennemi est à peu de distance.

Esquenis. s. m. On donne quelquefois ce nom à une petite caisse à pied, qui sert de siége aux calfats pendant leur travail, et qui renferme tous leurs outils; mais plus ordinairement elle est nommée selle à calfat.

Esquif. s. m. *Skiff.* Nom donné dans la langue commune aux petites embarcations telles que des canots, qui servent au passage des rivières, ou des bras de mer dont la largeur est peu considérable.

Essarder. v. a. Eponger un lieu mouillé, pour en procurer le prompt desséchement. On se sert, à ce dessein, dans un vaisseau, d'un faubert qui est un balais composé de longs fils d'étoupe.

Est. s. m. *East.* Nom d'un des quatre points principaux ou cardinaux de l'horison. C'est aussi celui de l'air de vent ou du rayon, qui du centre de l'horison est dirigé vers ce point principal. De là vient qu'on dit du vent qu'il est à l'est lorsqu'il paroît venir de ce point, ou lorsque cet air de vent est la direction qu'il suit. C'est aussi d'après cette définition que ce mot sert à exprimer le rapport de situation de plusieurs objets. Un vaisseau est dans l'est ou à l'est d'un autre, lorsque

Digitized by Google

celui-ci est sur l'air de vent mené du premier au point d'est de l'horison. Alors celui-ci relève le premier à l'est, ou le découvre dans l'est. — De même un vaisseau fait l'est, lorsque sa route est dirigée sur l'air de vent nommé Est, ou lorsqu'il s'avance directement vers le point d'es tde son horison. Ce point cardinal est, comme on sait, indiqué ou par les astres ou par une boussole, et ces moyens sont les seuls qui puissent le faire reconnoître aux navigateurs, lorsqu'ils sont en pleine mer.

Estacade s. f. *Boom.* Barrière qu'on forme avec des pièces de mâture, des cordages et des chaînes, à l'entrée d'un port pour le fermer. — On donne aussi le nom d'estacade à un remplissage en bois qu'on place dans les mailles de la carcasse d'un vaisseau, ou dans les intervalles qui séparent ses couples, depuis le plat-bord jusqu'au dessous de la flottaison. Ce supplément ajouté à la muraille d'un vaisseau, a été adopté pour la rendre susceptible de présenter aux boulets de l'ennemi une résistance égale dans tous ses points, par une épaisseur qui fut uniforme dans toute cette partie de son étendue, qui est exposée à découvert aux coups de canon.

Estains. s. m. *Fashion pieces.* C'est le nom des deux branches d'un couple dévoyé, qui est placé à l'extrémité arrière de la carcasse d'un vaisseau. La fig. (60, C.) présente les estains *kh* et *lg*, qu'on voit à leur place, (fig. 39.) et pour mieux faire connoître leur situation dans un vaisseau. La fig. (73) indique que leur pied *g* s'éloigne plus que leur tête *s* de l'étambot *ab*, sans reposer sur la quille dont *b u x* est une portion. — Ces deux estains sont établis chacun dans un plan vertical, ou auquel la quille est perpendiculaire; mais ces plans différens sont également inclinés à l'égard du plan diamétral du vaisseau. On voit dans *rg* (fig. 57, G.) la situation d'un estain qu'on peut comparer à celle des couples de levée, *x s*, *p a*, *y m*; et on voit (fig. 59.) la projection horisontale *b o* de ce même estain, tandis que sa projection sur un plan vertical ou d'élévation est *z g*, (fig. 66.). Chaque estain qui par quelques personnes est aussi nommé cornière, est fait d'une seule pièce de bois qui, après avoir été conformée convenablement, est appliquée sur les extrémités des barres de l'arcasse, telles que *k h*, *m n*, etc., (fig. 60 et 73, C.) il y est retenu par des tenons, et on sait que ces mêmes barres sont fixées par leur milieu sur l'étambot qui porte seul tout cet assemblage.

Estime. s. f. Calcul approché du lieu d'un vaisseau sur la surface du globe, d'après la longueur mesurée de la route qu'il a faite, et la direction observée de cette même route. Dans cette appréciation, on a égard aux effets présumés des courans, de la dérive, des lames et des écarts qui ont pu altérer ou l'étendue ou la direction de cette route; mais on voit qu'avec ces données toujours incertaines, qui sont les résultats d'observations faites avec le lok ou la boussole, le lieu d'un vaisseau n'est jamais déterminé que d'une manière douteuse ou suscep-

Digitized by Google

tibles d'erreurs, *mistakes in the reckoning*. C'est donc le peu d'assurance qu'on a ordinairement de l'exactitude des résultats d'un tel calcul, qui a fait donner le nom d'estime, *reckoning, account*, à la détermination journalière du lieu d'un vaisseau qui navigue en pleine mer. — Lorsque les erreurs qu'on a pu faire sont reconnues, on en tient compte et on rectifie les premiers résultats de l'estime. Les marins disent alors qu'ils corrigent leur estime. — Après une telle correction, ils sont convaincus que le lieu estimé du vaisseau étoit plus ou moins avancé sur la direction de sa route que le lieu corrigé, et alors ils disent qu'ils sont en arrière ou en avant de l'estime, *to run a head or a stern of one's reckoning*; ils disent aussi, pour indiquer la même chose, qu'ils se font de l'avant ou de l'arrière de leur estime.

Estimer. v. a. Apprécier le chemin d'un vaisseau ainsi que sa direction, et en conclure sa latitude et sa longitude. On mesure la longueur de sa route par le lok; on connoît l'air de vent sur lequel il a couru à l'aide d'une boussole, et avec ces données toujours incertaines, on juge du lieu que ce vaisseau occupe sur la surface du globe à une époque déterminée. Sa longitude et sa latitude qu'on en conclut ne sont nommées alors qu'estimées, parce que la connoissance n'en est qu'approchée. — De même déterminer d'une manière approchée, ou le chemin, ou la dérive, ou les écarts d'un vaisseau, ou même la variation de la boussole, c'est aussi les estimer, et en les nommant estimés, on distingue la grandeur qu'on leur attribue, de celle qu'ils ont réellement.

Estive. s. f. On donne quelquefois ce nom à une forte tension, à laquelle on soumet exprès dans le port diverses manœuvres ou des cordages neufs, afin de prévenir les mauvais effets qui résulteroient de l'alongement qu'ils prendroient après un certain service à la mer. (Voy. Elonger.) On donne une telle estive ou tension à des haubans et à des étais dont la roideur constante assure en mer la conservation des mâts d'un vaisseau. — Ce mot d'estive est aussi employé pour indiquer qu'en chargeant dans un bâtiment des marchandises élastiques, on les réduit par des opérations méchaniques, à y occuper le plus petit espace possible. C'est alors charger en estive, ou diminuer le volume des marchandises de cargaison, en les comprimant sur elles-mêmes autant qu'il est facile de le faire. Les laines et les cotons, etc., sont chargés en estive.

Estiver. v. a. Comprimer dans l'intérieur d'un vaisseau des marchandises susceptibles d'être réduites à un volume plus petit que celui qu'elles occupent librement dans l'espace. Cette action comprimante qu'on exerce sur les laines, les cotons, etc., est si nécessaire, qu'autrement la cale d'un vaisseau seroit remplie avant de renfermer des poids d'une grandeur égale à celle que ce bâtiment peut porter.

Estrope. s. f. Ceinture dont on entoure un objet, soit pour le maintenir, soit pour l'attacher partout où cela devient nécessaire, *strop*,

Digitized by Google

block strop. Une poulie nue, telle qu'elle est représentée en *amn*, (fig. 60. M.) a besoin d'être garnie de quelques moyens qui en rendent l'usage et facile et commode; c'est pourquoi on la ceint ou d'une corde, ou d'une bande de fer qu'on termine suivant l'exigence des cas; et on voit les estropes variées de plusieurs poulies dans les fig. (6, 9, 15, 16, 17, 20, 25, 26, 27, 35, 38, 39, 44, 48, etc. M.). Les estropes de poulies sont faites la plupart d'un seul cordage, *ed* (fig. 18, M.) qui d'abord est élongé, et ensuite fouré, comme on le voit en *E D*. Dans cet état, ces deux bouts *E D* qui seuls ne sont pas fourés, sont épissés ensemble par une passe d'un côté, et deux passes des torons sur l'autre côté pour en former un cordage sans fin. C'est alors au dedans d'une telle estrope qu'on place la poulie (fig. 25, M.) dont elle doit devenir une espèce de ceinture; et celle-ci étant engagée dans la cannelure qui est sur les faces extérieures de la caisse de la poulie, est serrée étroitement à l'extrémité supérieure de cette caisse. Ensuite un nouveau cordage est employé à rapprocher et à maintenir unies les branches de l'estrope auprès du sommet de cette poulie. Il résulte de cet arrangement que cette estrope peut former un œillet plus ou moins long au-delà de la poulie, comme dans la figure (25). Quelquefois cet œillet disparoît, parce que ses côtés sont rapprochés l'un de l'autre, comme on le voit (fig. 15 et 27.), et l'estrope entoure une cosse de fer, telle que celle qui est représentée (fig. 61.). Cette cosse est dans d'autres poulies garnie d'un croc simple (fig. 9.), ou d'un croc à émérillon (fig. 16.). — Quelquefois l'estrope forme une double ceinture autour d'une poulie, et au-dessus de cette poulie deux œillets égaux ou inégaux. — Quelquefois aussi l'estrope, au-delà de la ceinture de la poulie, se partage en deux branches séparées et garnies d'une cosse à leur extrémité (fig. 17); mais toutes ces différences dépendent des lieux où ces poulies doivent être placées, et ces variétés des estropes ne sont que celles des moyens qui facilitent leur établissement dans tous les points d'un vaisseau où elles sont utiles. — On voit (fig. 8 et 38.) des estropes qui n'embrassent pas le corps entier de la poulie. Les fig. (6, 7 et 44) font aussi connoître des poulies qui ont une ceinture ou une estrope en fer. — Les entourages en corde, d'un margouillet (fig. 63) et d'une cosse (fig. 61) sont aussi nommées leurs estropes. — L'erse d'un aviron a le nom d'estrope d'aviron, *grommet of an oar*; comme certains cordages qui sont employés à entourer les affuts des canons pour les maintenir à bord des vaisseaux, sont dénommés estropes d'affût, *breech strops for the guns*, comme d'autres cordages sont désignés des estropes de culasse, parce qu'ils servent sous la forme d'une erse, pour élever et embarquer des canons. — Les erses des vergues sont quelquefois indiquées sous le nom d'estropes de vergue, *grommets*; et les uns donnent le nom d'estropes de gouvernail aux mêmes cordages qui, par d'autres, sont nommés erses de gouvernail. (Voy. Erse.) — Enfin les étriers des marche-pieds, ou ces petites

Digitized by Google

cordes *m* (fig. 42, M.), qui servent à tenir suspendu sous une vergue *ad*, un fort cordage *a b c d* connu sous le nom de marche-pied, sont nommées par quelques personnes estropes de marche-pied; mais leur nom plus généralement adopté est celui d'étriers.

Estroper. v. a. Ceindre d'une estrope, *to strop*. Lorsqu'on entoure le corps d'une poulie (fig. 25, M.), d'un cordage qui l'embrasse étroitement, c'est estroper une poulie, *to strop a block*. — Faire la même opération sur une cosse et sur un margouillet, c'est aussi les estroper. On a dit au mot estrope, pourquoi et comment sont formées et variées les estropes; et ces détails suffisent pour assigner au mot estroper sa signification dans toute son étendue.

Étable. s. f. Quelques marins emploient ce mot, comme synonime avec le mot Etrave qui est généralement adopté, et ce n'est encore que lorsqu'ils veulent exprimer particulièrement que deux vaisseaux s'avançant dans des directions diamétralement opposées, ont choqué leur proue l'une contre l'autre. Ils disent alors que ces vaisseaux se sont abordés de franc étable.

Établir. v. a. Dans l'art de la manœuvre, établir une voile, c'est la déployer et en présenter la surface de manière que sous l'impulsion du vent elle prenne une forme qui soit presque plane, et qu'elle reçoive sur tous ses points un effort presqu'égal. — D'après cette signification du mot établir, on dit d'une voile qui est mal orientée, qu'elle est mal établie; et si on ne peut mieux faire, parce que la forme qu'elle a reçue de l'ouvrier s'y oppose particulièrement; cette voile alors établit mal, comme elle établit bien lorsque ses contours et sa composition permettent que dans la place qui lui est assignée, elle puisse être aussi tendue qu'on peut le désirer dans tous les points de sa surface. — De là, par extension, on dit d'un vaisseau qu'il est établi à tel bord, ou qu'il établit à tel bord, lorsque ses voiles orientées, ou qu'on oriente obliquement à la quille, doivent recevoir le vent qui souffle sur le bord ou le côté désigné. — Enfin établir une croisière, c'est fixer l'étendue d'un parage déterminé de la mer, qu'un vaisseau ou une armée doit sillonner dans tous les sens, pour y croiser et attendre ou des bâtimens qu'on doit protéger, escorter et chercher à rencontrer, ou des bâtimens qu'on veut prendre, combattre, reconnoître, etc.

Etablissement. s. m. *Time of high water at full and change days*. Moment auquel la mer est pleine ou haute chaque jour des syzigies de la lune. Ce moment est celui où la mer après avoir monté par le flux, va commencer à descendre par le reflux; il varie suivant les ports et suivant leur distance à la grande mer, ou suivant leur enfoncement dans les terres; mais il est constant pour un même port, et chaque jour de nouvelle ou pleine lune, la mer cesse d'apporter de nouvelles eaux dans un port, ou d'augmenter la hauteur de son niveau à une heure toujours la même, lorsque toutefois les syzigies arrivent aussi

Digitized by Google

à la même heure. C'est pourquoi on ne devroit rigoureusement nommer établissement d'un port que l'heure à laquelle la mer est pleine, aux jours où la lune se trouve à midi dans ses syzigies. — L'établissement de tous les ports connus, à cause qu'il n'est pas susceptible de grande variation, est utile à connoître, et il sert aux navigateurs à calculer l'heure de la pleine mer, pour un jour quelconque de la révolution de la lune, en les dirigeant dans le choix, et des routes qu'ils doivent faire ou tenir, et du moment auquel ils doivent les entreprendre.

Etai. s. m. *Stay*. Cordage qui reçoit son nom de sa destination, car dans un vaisseau les étais servent à étayer les mâts, en les soutenant contre les efforts qui pourroient tendre à les renverser de l'avant vers l'arrière. Ils sont placés dans le plan diamétral prolongé des vaisseaux, et ils s'étendent de la tête de chaque mât à des points d'appui moins élevés et situés en avant de ces mâts. On voit (fig. 1. A.) les étais de tous les mâts d'un vaisseau de guerre. Ces mâts sont maintenus de chaque côté par des haubans et vers l'avant par des étais. On distingue tous ces étais, qui sont d'une grosseur différente, par les noms de leur mât respectif; c'est pourquoi il y a dans un vaisseau le grand étai ou l'étai du grand mât, *main stay*; l'étai de misaine, *fore stay*; les étais des mâts de hune, de perroquet, d'artimon, etc. — Ils sont préparés de manière qu'ils embrassent la tête des mâts par une espèce d'anneau dont on voit la forme (fig. 72. M.), tandis que leur extrémité inférieure entoure une poulie ou une moque à l'aide de laquelle et d'un cordage on donne à l'étai mis en place toute la tension qu'il doit avoir. — Ces étais sont congréés, limandés et fourrés dans toute la partie du capelage ou qui passe autour du ton du mât, c'est-à-dire, qu'on les garnit d'une forte enveloppe en toile et en cordage pour les préserver des effets du frottement. — Plusieurs mâts d'un vaisseau, et les principaux, n'ont pas un étai seul, car on ajoute encore à la solidité de leur établisement, en leur donnant un second étai nommé faux étai, *preventer stay*, qui partage avec le premier les efforts à soutenir, et qui doit pouvoir résister seul avec succès lorsque le premier vient à être coupé ou à se rompre. — Le mât de misaine est de plus étayé, dans les mauvais temps, par un fort cordage, placé comme les étais, mais qui lui est attaché à une hauteur moins considérable. Il reçoit le nom d'étai de tangage, parce qu'il est surtout destiné à assurer ce mât contre l'ébranlement que tendent toujours à produire des oscillations nommées tangages surtout près de la proue, où la vitesse de rotation est plus considérable et ses irrégularités plus sensibles. — On voit (fig. 1. A.) des voiles qui sont déployées dans la direction de ces étais, et cette position leur a fait donner le nom de voiles d'étai ou plutôt elles l'ont reçu parce que quelques-unes d'entr'elles sont portées par ces mêmes étais, lorsqu'elles sont étendues.

Etale. adj. La mer est étale, *high water*, *slack water*, lorsqu'elle

Digitized by Google

est dans un état stationnaire, c'est-à-dire, lorsque le flux ou le reflux journalier étant fini, elle ne conserve plus aucune vîtesse progressive, et ne change plus de profondeur. Elle est alors sur la limite qui sépare le flot et le jusant; et si elle est haute ou si elle est basse, elle garde pendant quelques momens le même niveau avant de descendre ou avant de remonter par le retour périodique des marées. — Lorsqu'on fait ou qu'on renvoie une opération à mer étale, c'est au moment où la mer est dans cet état.

Etaler. v. a. Lorsqu'un vaisseau oppose à un courant, ou à la marée, ou au vent régnant, autant de résistance que ces puissances ont d'action pour l'entraîner sur leur direction, il est dit étaler le courant, la marée ou le vent. Il étale un courant, souvent à l'aide du vent qui doit faire alors sur lui un effet égal et contraire. Il étale la marée contraire, à l'aide de ses ancres qui le retiennent dans une place déterminée, malgré l'action du flot ou du jusant; et dans ce cas on dit que ses cables ont étalé, ou la marée ou un coup de vent, lorsqu'ils ont résisté à leur effort. On étale dans le même sens et avec de tels moyens, et le flot et le jusant. — Si ce mot est employé pour exprimer l'équilibre de puissances contraires qui agissent sur un vaisseau, on s'en sert aussi par extension, pour indiquer l'égalité des vîtesses de deux vaisseaux, qui font une même route, et on dit qu'un de ces vaisseaux étale l'autre parce que leur vîtesse progressive est exactement la même, et qu'ils sont dans un repos relatif l'un à l'égard de l'autre.

Etambot. s. m. *Stern post.* Pièce de bois, droite et forte, qui, élevée à l'extrémité de la quille d'un vaisseau, termine l'arrière de sa carène, et son plan diamétral. C'est *gx* (fig. 1. P.); c'est *ab* (fig. 60 et 73, C.), et on la voit en place (fig. 39.) sur la carcasse d'un vaisseau. — L'étambot sert seul d'appui à l'arcasse entière, *iegc* (fig. 60.) ou *edogf* (fig. 73.) pendant le commencement de la construction d'un bâtiment; et à la mer, il sert de support au gouvernail à l'aide de pentures fixées sur l'étambot et le gouvernail. La fig. (59. C.) présente une partie d'un gouvernail, garnie d'un gond *u*; et dans la fig. (42.) on voit l'étambot avec les ferrures qui reçoivent de tels gonds. Son pied est terminé par un tenon *b* (fig. 73.) qui entre dans l'épaisseur de la dernière pièce de quille *bu*, et sur sa longueur il porte des entailles pour recevoir sur divers points de *ao*, toutes les barres de l'arcasse qui sont endentées et chevillées solidement avec lui. — Le nom de l'étambot sert à distinguer toutes les pièces qui ont quelques rapports, ou à ses usages ou à la solidité de son établissement. — C'est ainsi qu'on nomme contre-étambot intérieur et extérieur deux pièces qui sont appliquées sur ses faces avant et arrière. (Voyez Contre-étambot.). — On nomme courbe d'étambot la pièce angulaire *nmo*, qui sert à lier l'étambot avec la quille d'un vaisseau ou avec les massifs qui sont chevillés avec cette quille (Voyez Courbe). — On nomme échelle de l'étambot, une division qui est faite sur la

Digitized by Google

hauteur de ses faces latérales, et dont les parties sont de la longueur d'un pied et d'un demi-pied, pour servir à marquer ou à indiquer la profondeur à laquelle est enfoncé sous l'eau le talon de la quille d'un vaisseau, dans quelqu'état qu'il puisse se trouver. Ce nombre de pieds compté sur l'étambot d'un vaisseau flottant est son tirant d'eau à l'arrière. — On nomme rablure de l'étambot, une rainure profonde qui est pratiquée sur les faces latérales de l'étambot pour recevoir (fig. 42. C.) les extrémités d'un très-grand nombre des bordages de la carène d'un vaisseau, qui sont cloués sur cette même pièce. — Enfin, on donne le nom de quête de l'étambot à l'inclinaison de cette pièce à l'égard de la quille, ou à l'écartement, à l'intervalle qui sépare le pied de l'étambot de celui d'une perpendiculaire qu'on imagine abaissée de la tête de l'étambot sur le prolongement de la quille. — L'étambot ainsi n'a pas de quête lorsqu'il est perpendiculaire à la quille (fig. 73.).

ÉTAMBRAI. s. m. *Partner*. Ouverture ovale ou circulaire, faite dans l'épaisseur des ponts et des gaillards d'un vaisseau pour servir de passage à ses mâts ou à ses cabestans. — Lorsque le pied d'un mât repose au fond de la cale, ce mât traverse tous les ponts et les gaillards supérieurs, par autant d'étambrais. On voit, (fig. 12, P.) en *a* et *o* les étambrais du mât de misaine et du grand mât, avec ceux des pompes qui sont percés dans le premier pont *Adbc*. La fig. (11.) présente sur le second pont ceux des mêmes mâts, du grand cabestan et du mât d'artimon en *o*, *r s* et *t*. Enfin, on voit (fig. 10.), sur les gaillards d'arrière et d'avant des étambrais en *o*, *p*, *q*, *r*. — Le mât de beaupré passe aussi par un étambrai elliptique, ou ovale pour se rendre du premier pont, à travers le second pont en dehors du vaisseau dans la situation qui lui est prescrite, et qui est indiquée par *nfy* (fig. 1, P.), ou par *bna* (fig. 22, C.). Cette dernière figure donne d'ailleurs une idée des lieux où les ponts et gaillards sont traversés par le mât de misaine *gi*, ainsi que par le petit cabestan *An*, et par conséquent, de la position des étambrais de l'avant. — Le diamètre des étambrais excède toujours celui des mâts respectifs, soit pour leur permettre un libre passage, soit pour faciliter leur assujettissement en introduisant entre ceux-ci, et le bourlet de l'étambrai, des coins, de la forme *m*, (fig. 59.) — Ensuite les baux des ponts sont distribués, dans la composition de chaque pont ou gaillard, de manière que ces ouvertures sont bordées par deux baux, l'un placé en avant et l'autre en arrière, et qui servent de base à toute la charpente des étambrais. — Les parois intérieurs des étambrais de cabestan, sont garnis d'un cercle de fer, et sur le bord des étambrais des mâts, on cloue un bourlet qui porte le nom de cercle d'étambrai. — Enfin, dans les canots et chaloupes, il y a aussi des étambrais pour leur mât. On donne ce nom à l'emplacement où est reçu le pied de ces mâts, et lorsque pour y placer ce pied on le fait glisser dans une coulisse, ces étambrais sont distingués sous le nom d'étambrais à coulisse.

Digitized by Google

Etance. s. f. Ce mot est synonime avec Épontille et n'est pas d'un usage aussi général.

Étancher. v. a. Arrêter le passage de l'eau environnante, dans l'intérieur d'un bâtiment. Les ouvertures qui permettent l'introduction de l'eau étant nommées des voies d'eau, on dit qu'une voie d'eau est étanchée lorsqu'elle est bouchée; et un vaisseau est étanché, *tight ship*, lorsqu'il ne fait plus d'eau.

Étarquer. v. a. Tendre une voile autant qu'elle peut l'être. On dit d'une voile *abcd* (fig. 79, M.) qu'elle est étarquée, ou qu'elle est étarque, lorsque sa vergue *ab* est élevée ou éloignée autant qu'elle peut l'être à l'égard de la vergue *dc* sur laquelle la bordure de la voile est fixée. Par ce moyen ses ralingues latérales *ac* et *bd* se trouvent bien roidies; et la voile, malgré l'impulsion du vent, prend une forme qui diffère le moins posssible de la figure plane.

Étarqure. s. f. Hauteur d'une voile. Ce mot est peu usité, et il est remplacé par le mot, chûte. Cependant comme il n'est employé que pour exprimer la hauteur d'une voile parfaitement déployée, et que cette hauteur varie selon que la voile est déployée dans toute son étendue ou avec des diminutions de sa surface, lorsqu'on a pris des ris; ce mot peut servir à désigner la hauteur, par exemple, d'un hunier bordé parfaitement, soit qu'il ait des ris pris ou non, tandis que le mot chûte exprimera la distance constante de l'envergure *ab* (fig. 59, M.) à la bordure *cd* de la même voile de hune *abdc*.

Étoupe. s. f. Ce nom a dans la marine, une signification plus étendue, que dans la langue commune. Ici il exprime la partie grossière ou le rebut du chanvre qui reste sur le peigne; mais on donne ce nom dans les ports et sur les vaisseaux non seulement à ces portions de chanvre, mais aussi à de la charpie tirée de vieux cordages. On sépare ceux-ci en torons, et les fils qui composent ces derniers étant divisés de nouveau et remis en état de chanvre forment une seconde espèce d'étoupe, *oakum*. — Lorsque les cordages dépecés ont été goudronnés, l'étoupe qui en résulte est nommée étoupe noire ou goudronnée, *tarred oakum*, mais elle est blanche lorsqu'elle n'est pas imbibée de goudron, *white oakum*. — Celle-ci sert à faire des matelats, des bastingages pour les vaisseaux, etc. et la noire est roulée mollement en cordons de deux pouces de circonférence pour servir à calfater les vaisseaux ou à remplir les joints des planches qui recouvrent leurs ponts ou leur muraille. Comme de tels cordons sont faits en tournant cette étoupe sous la main, on la nomme étoupe tournée ou filée lorsqu'elle est dans cet état.

Étoupillon. s. m. Petite mèche d'étoupe enduite de suif. On introduit un étoupillon dans la lumière des canons chargés, lorsqu'on est en mer, afin d'empêcher l'eau de s'insinuer jusqu'à la gargousse.

Etrangler. v. a. On emploie quelquefois ce mot pour exprimer l'action de servir vivement et de presser, sur une vergue, tous les plis d'une voile qui vient d'être carguée, afin de la soustraire le plus prompte-

Digitized by Google

ment possible, et autant qu'elle peut l'être, à l'impulsion d'un vent violent; c'est alors étrangler cette voile.

Étrave. s. f. *Stem.* C'est une pièce courbe, ou une suite de pièces courbes qui s'élève dans un vaisseau de guerre, sans s'écarter de son plan diamétral qu'elle termine, depuis l'extrêmité de la quille, jusqu'au dessus du second pont pour venir présenter, sur l'épaisseur de sa tête, un appui ou un repos au mât incliné de beaupré. On voit son contour, fig. (56, G.) en *bdc*. Les pièces solides qui la composent, sont représentées en *dpoc* (fig. 22, C.), et paroissent projetées en *msc* (fig. 38.) Ces pièces composantes, quoiqu'établies les unes à la suite des autres, sont cependant unies ensemble par leurs extrêmités appliquées l'une sur l'autre, ou par des écarts semblables à ceux des pièces de la quille. Ces écarts sont très-sensibles dans la fig. (22, C.). La pièce extrême *d* de la quille, nommée brion ou ringeot, fournit le commencement de cette étrave, parce qu'elle est angulaire; et d'autres pièces, nommèes pièces d'étrave, achèvent l'étrave entière. — Comme la liaison de ces dernières est consolidée par d'autres pièces placées dans la concavité de l'étrave en *pro*, on donne le nom de contr'étrave à ce nouvel assemblage, ou à cette suite de pièces intérieures. — L'étrave d'un vaisseau porte, sur la hauteur de ses faces latérales, des points de division qui forment une échelle de pieds et de demi-pieds pour servir à indiquer en tout temps et en tout état de flottaison la profondeur à laquelle est l'extrêmité *d* de la quille au-dessous du niveau de l'eau, c'est-à-dire, pour marquer le tirant d'eau d'un vaisseau à l'avant. — Elle a d'ailleurs sur les mêmes faces une rainure profonde qui est connue sous le nom de rablure de l'étrave, et c'est dans cette cannelure que viennent se loger et se fixer les extrêmités des bordages de l'avant, comme on le voit en *z* (fig. 38, C.) — On doit remarquer que sa saillie est nommée l'élancement de l'étrave. Lorsqu'elle est considérable on dit que l'étrave est très-élancée, *raking or flaring stem.*

Étricage. s. m. Action d'étriquer une pièce de bois; c'est aussi très-souvent le nom de l'ouvrage qu'on fait en étriquant. (Voy. Étriquer.) On étrique des pièces de mât pour les poser l'une sur l'autre, et rendre leur contact parfait dans toute leur étendue.

Étrier, s. m. On donne le nom d'étrier de chaîne de haubans, *lower links of the chains*, au seul anneau, qui dans ces chaînes est fixé par des chevilles sur la muraille au-dessous des porte-haubans. C'est *rq* (fig. 51, C.), et on le voit en place (fig. 53.) entre *b* et *c*. — On nomme étriers de marche-pied, *stirrups of a horse*, les petits cordages *m* (fig. 42, M.) qui passent sous le marche-pied *abcd*, et sur une vergue telle que *ad* pour servir de support aux matelots qui, occupés de quelques opérations sur la vergue *ad*; appuient leur pied sur le cordage tendu ou le marche-pied *abcd* — Un cordage semblable aux autres cordages *m* qui soutiennent le marche-pied, est aussi attaché aux bouts de chaque vergue, et reçoit le nom particulier d'étrier de bout de vergue. Il est

Digitized by Google

est destiné à présenter un appui aux hommes qui sont chargés de fixer l'empointure des ris ou de la voile qui est enverguée. On donne ce nom à des espèces de crampes en fer, qui servent, soit à tenir assemblées les pièces composantes des porte-haubans, soit à maintenir les ferrures du gouvernail. — C'est encore un étrier, qu'une bande de fer coudée qui embrasse une extrêmité de la barre d'un gouvernail, et qui entre avec elle dans son épaisseur. Cet étrier a trois branches dont une est appliquée sur le bout de la barre; et les autres qui sont perpendiculaires à la première sont terminées par des anneaux. Il est placé en même-temps que la barre dans la tête du gouvernail, et c'est pour servir, dans le cas où la barre se romproit, à extraire facilement du trou de ce gouvernail, le bout de barre, qui y resteroit engagé.

Étriper. v. a. On dit d'un cordage qu'il est étripé, lorsque plusieurs des fils qui le composent se sont rompus sous les efforts que ce cordage a éprouvé, tandis que les autres sont restés intacts. Cette rupture partielle produit alors un vide dans le centre de ce cordage et on le nomme étripé.

Étriquer. v. a. Lorsqu'un charpentier présente une pièce de bois, telle, par exemple, que *gs* (fig. 51, G.), sur une seconde pièce dont le contour ou la courbure est *gr*, et sur laquelle elle doit s'appliquer dans tous les points de sa longueur; si le contact n'a pas lieu dans toute l'étendue de *gr*, alors il retranche du bois dans la première pièce, de manière à produire l'application immédiate, et parfaite, de cette pièce sur la seconde. Faire cette opération ou correction, c'est étriquer cette pièce. — On étrique des pièces qui doivent composer un mât, en abattant le bois dont l'excédent s'oppose à la superposition exacte des faces de ces pièces.

Étrive. s. f. Si un cordage tendu ne forme pas une ligne droite, et que dans quelques points de sa longueur, il soit détourné de cette direction primitive, alors on dit qu'il appelle en étrive, ou qu'il fait étrive, parce que ses deux parties forment un angle entr'elles. — Lorsque deux cordages se croisent, et que dans cet état ils sont liés ensemble au point où ils se rencontrent par un nouveau cordage, on dit alors que leur amarrage est en étrive, pour distinguer cette manière de les attacher, *seizing of a shroud, or stay close to it's dead eye*, de celle qu'on emploie pour les réunir, lorsque parallèles, l'un à l'autre, ils sont accolés ensemble. — Cet amarrage s'exécute, en faisant faire à l'amarre plusieurs tours sur le point de croisure des deux cordages, et en resserrant ces tours, c'est-à-dire, en les bridant comme l'est un faisceau par un lien qui l'entoure. — L'amarrage (fig. B et 87, M.) du bout d'un hauban sur lui-même, directement au-dessus et près le cap de mouton qu'il ceint dans son contour, est en étrive parce que ce bout croise en ce point le hauban, tandis que plus loin, comme en *e*, ce bout est accollé au hauban, et lui est uni par un amarrage à plat.

Étui. s. m. Toile goudronnée (ou prélat) dans laquelle on roule les

S

Digitized by Google

voiles qu'on veut conserver, lorsqu'elles ne sont pas employées, et pour en faire usage au besoin. Ces enveloppes sont des étuis de voiles.

Éventer. v. a. Mettre au vent, présenter à l'impulsion du vent. — Éventer une voile, *to fill a sail,* c'est la disposer de manière que le vent, qui auparavant étoit dirigé suivant le plan de ses faces, ou sur sa face antérieure, exerce son action sur sa face postérieure ou arrière. C'est pourquoi on évente une voile qui est en ralingue ou coiffée, en mettant le vent dans cette voile.—Éventer la quille d'un vaisseau flottant, c'est coucher le vaisseau sur le côté, et lui donner une inclinaison si grande que sa quille se montre à fleur d'eau.

Éventouse. s. f. Ouverture pratiquée dans certaines parties de la muraille d'un vaisseau pour donner passage, soit à la lumière, soit à l'air extérieur qui doit renouveler celui de la Sainte-Barbe ou d'un entrepont.

Éventrer. v. a. Percer et fendre une voile enflée par le vent, *to split a sail.* — On éventre une voile, dans un danger pressant, lorsqu'elle l'augmenteroit encore, si son effort ne cessoit pas; c'est pourquoi dans le besoin de la sacrifier promptement pour le salut d'un vaisseau ou de sa mâture, on l'ouvre dans sa hauteur et alors le vent, dont la violence est la cause du danger, achève de la déchirer et emporte au loin toutes ses parties séparées.

Éveux. adj. Etat d'un vaisseau dont les coutures, soit des ponts, soit de la muraille, se sont ouvertes, et laissent passage à l'eau. Quelquefois un vaisseau devient éveux parce que ses bordages ont été déjoints par les grands mouvemens d'oscillation que la mer lui a communiqués; quelquefois aussi c'est parce que l'étoupe qui remplit ses coutures est altérée ou pourrie.

Evitage. s. m. Rotation horisontale d'un vaisseau, autour d'une ancre à laquelle on l'a attaché pour le retenir dans un lieu déterminé de la mer, *swinging.* Cette rotation est produite par l'action d'un courant, ou par le changement du flux au reflux, ou par un vent nouveau qui le sollicite à prendre une position différente de celle qu'il gardoit précédemment. Par exemple, lorsqu'un vaisseau est retenu par une seule ancre, il présente sa proue au courant de la marée montante, et dès que la mer vient à descendre, le nouveau courant le force de tourner au tour de cette ancre qui est son point d'appui et l'entraîne dans une position telle que cette ancre se trouve placée directement entre la proue du vaisseau et l'origine du jusant. Faire une évolution semblable c'est faire un évitage; la fig. (7, R) donne l'idée d'un vaisseau mouillé, et qui est retenu contre un vent ou un courant dirigé dans le sens du cable; elle aide aussi à juger de la rotation ou de l'évitage de ce vaisseau dans le cas où la force qui le sollicite, agiroit sur une direction diamétralement opposée, et on voit aisément que ce vaisseau, en tournant autour de son ancre, viendroit prendre nécessairement la place qui est occupée dans cette planche par la (fig. 8.).

Évitée. s. f. *Birth.* Espace qui est nécessaire à un vaisseau mouillé,

Digitized by Google

pour tourner librement autour d'une ancre, ou pour tourner sur lui-même s'il est affourché, c'est-à-dire, retenu par plusieurs ancres. — Dans les successions journalières du flux et du reflux, un vaisseau livré à ces courans, quoiqu'il soit mouillé, est forcé de leur faire tête, c'est-à-dire de présenter sa proue à leur impulsion. Il doit donc tourner suivant le changement de leur direction. C'est pourquoi s'il est retenu par deux ancres affourchées, il n'a besoin que de tourner sur lui-même, et son évitée qui est l'espace qu'il parcourt dans cette rotation horisontale, a peu d'étendue; mais s'il n'a qu'une seule ancre au fond de l'eau, alors à chaque retour de flot ou de jusant, il faut qu'il décrive une demi-circonférence autour de cette ancre, et son évitée embrasse d'autant plus d'étendue, que le cable qui l'enchaîne à l'ancre a plus de longueur. — Un vaisseau qui fait cette rotation fait son évitée, *to be swinging*, et lorsqu'il n'a pas tout l'espace qui lui est nécessaire pour cette même rotation, il n'a pas son évitée. *to have not sufficient birth*. D'ailleurs il commence son évitée, *to tend*, lorsque le courant dont il est enveloppé commence à changer de direction.

Éviter. v. n. *To tend*. Un vaisseau qui est mouillé, évite lorsqu'après avoir été en butte à l'effort d'un courant déterminé, il tourne horisontalement pour présenter sa proue à un nouveau courant qui succède au premier. Cette rotation n'a lieu que parce que ses ancres ne le retiennent que par l'avant; et elle est produite par l'impulsion du courant sur ses flancs. — Eviter au vent, *to stem the wind, to tend to the wind*; éviter à la marée; *to swing at the change of tide*; c'est faire tête au vent ou à la marée, c'est leur présenter la proue. — Un vaisseau est évité entre vent et marée, *riding between the wind and tide*, lorsqu'il a un côté exposé directement au vent et l'autre à la marée qui est contraire. — Il est évité le travers au vent, *riding athwart*, si dans sa position au mouillage, le vent le frappe perpendiculairement à sa longueur. — Il évite ou il tourne dans un grand espace, lorsqu'il n'est retenu que par une seule ancre, *to swing*; mais s'il est sur plusieurs ancres, sa rotation doit être dirigée de manière que ses cables ne se tortillent pas l'un sur l'autre, et lorsqu'il prend cette direction convenable dans son évitage, on dit qu'il évite par le bon tour. — Si enfin il est retenu par l'arrière et par l'avant, il ne tourne plus sur lui-même dans les changemens de vent ou de marée, et on dit alors qu'il ne peut enter, *girt ship*.

Évoluer. v. n. Un vaisseau évolue seul, lorsqu'il fait des mouvemens quelconques, horisontalement, pour varier ses positions relativement, ou au vent, ou au courant, ou à d'autres vaisseaux. Une armée navale évolue, lorsque ses vaisseaux dirigent leurs mouvemens pour se ranger dans un ordre déterminé, et pour changer leur situation relative, ainsi que celle de cette armée, à l'égard d'une armée ennemie, ou d'un fort, ou d'un objet quelconque. Les vaisseaux qui la composent sont dits alors évoluer en escadre ou en armée; *to form several evolutions in a fleet*.

Digitized by Google

Évolution. s. f. *Evolution*. On donne quelquefois ce nom aux mouvemens de rotation d'un vaisseau sur lui-même dans un sens horisontal, mais il est employé plus ordinairement pour exprimer les mouvemens relatifs et combinés de plusieurs vaisseaux réunis en corps d'armée, lorsqu'ils changent leur position respective, ou lorsqu'ils passent d'un ordre quelconque à un nouvel ordre déterminé. Ces changemens d'ordre sont des évolutions navales, et les principes qui dirigent le choix des ordres, ainsi que l'art de l'exécution, composent la science des évolutions navales. — On voit dans la pl. E le plus grand nombre des évolutions ordinaires d'une armée.

Excédant. s. m. Différence de la solidité d'un arbre de sapin ou d'un mât brut, à celle d'un mât bien conformé, qu'on peut en extraire pour le service d'un vaisseau. — Les arbres tels qu'ils sortent d'une forêt, ou tels que la nature les produit, n'ont jamais ni les dimensions que l'art exige pour être des mâts de vaisseaux, ni des dimensions qui aient entr'elles les rapports établis dans l'art de la mâture, c'est pourquoi ils présentent toujours un excédant, soit en longueur, soit en grosseur, et cette différence est nommée excédant des mâts. Le gouvernement, qui reçoit d'un fournisseur des pièces de mâture, paie les excédans à un prix qui est inférieur à celui du reste de ces arbres.

Expédier. v. a. Envoyer un vaisseau à la mer pour exécuter un projet de commerce, ou pour remplir certaines vues du gouvernement, c'est l'expédier. — On dit aussi qu'un vaisseau est expédié, lorsque tous les apprêts sont faits pour la mission qu'il est chargé de remplir, c'est-à-dire qu'il a son chargement, ses ordres et ses papiers.

Expédition. s. f. *Expedition*. On donne ce nom à l'exécution d'un projet qui est rempli avec des vaisseaux ou avec des forces navales.

F.

Façons. s. f. *Rising floor*. Ce mot exprime la forme retrécie et pincée d'une partie des deux extrémités de la carène d'un vaisseau. Quelquefois on l'emploie aussi pour indiquer l'acculement des varangues des couples. Si on considère la figure (2, P.) qui représente le contour d'une branche de chaque couple de levée, soit de l'avant soit de l'arrière, on doit remarquer que tous ces couples ont des varangues qui se relèvent à une hauteur plus ou moins grande au-dessus de *cd* ou de la face supérieure de la quille; que cette hauteur peut varier dans plusieurs vaisseaux, et que leurs largeurs ou leurs ordonnées, peuvent augmenter plus ou moins rapidement depuis la quille

Digitized by Google

jusqu'aux extrémités des varangues; ainsi la forme du fond de la carène d'un vaisseau dépendant et de ces hauteurs, et de la progression des largeurs, on dit que les façons d'un vaisseau sont d'autant plus grandes et plus élevées que l'acculement des varangues et la différence successive des largeurs, surtout aux deux extrémités, sont plus considérables. — Ces quantités étant dans la partie de l'arrière d'un vaisseau, beaucoup plus sensibles que dans la partie de l'avant, on distingue les façons de l'arrière de celles de l'avant, et on dit de celles-là qu'elles sont plus élevées que celles-ci. — On imagine, d'après ces définitions, ce qu'on entend lorsqu'on dit d'un vaisseau, qu'il a beaucoup de façons, ou qu'il en a peu, ou qu'il en a trop à l'arrière — Comme en bâtissant un vaisseau on embrasse, par diverses ceintures nommées lisses (fig. 39, C.), les couples qui sont d'abord élevées sur sa quille pour commencer sa carcasse, on a distingué la lisse la plus basse, celle qui passe par les extrémités des varangues de chaque couple, par le nom de lisse des façons; d'ailleurs le point où elle aboutit sur l'étambot est toujours plus éloigné de la quille, que celui où elle est fixée sur l'étrave; ce qui fait dire que la hauteur des façons de l'arrière, est supérieure à celle des façons de l'avant.

Factorie s. f. ou Factorerie. *Factory*. Résidence de certains agens ou négocians, au milieu d'une nation étrangère, pour y acheter et vendre des marchandises, ou pour y faire un commerce quelconque. On donne en France plus généralement le nom de comptoirs à ces établissemens qui sont nommés factories par les autres nations européennes. — Toutes les compagnies, de commerce surtout, ont des factories ou des comptoirs.

Fait part. On dit qu'il règne ou qu'on a un vent fait, *settled wind*, lorsque le mouvement de la partie de l'atmosphère où l'on est plongé, paroît si bien établi, si uniforme et si constant sur une certaine direction, qu'on peut le regarder comme durable pendant un plus long-temps. — Les temps ou les vents sont faits, lorsque les changemens qu'ils peuvent éprouver paroissent éloignés.

Faix. s. m. Dans la construction des vaisseaux on donne le nom de faix de pont, aux hiloires renversées, telles que *za* (fig. 82, C.), qui, placées sous le milieu des baux, servent à lier et à fortifier les ponts d'un vaisseau, ainsi qu'à recevoir dans des mortaises la tête des épontilles telles que *Ma*, qui soutiennent ces planchers ou le faix de ces ponts (fig. 1. P.). — Le faix d'une voile est sa ralingue de têtière, ou le cordage qui, appliqué sur le côté supérieur *ab* (fig. 79. M.) d'une voile telle que *abdc*, la soutient et la fortifie contre les effets, non seulement de son propre poids, mais aussi de l'action du vent. C'est en suivant cette signification qu'on a donné le nom de rabans de faix ou de fez à des cordages qui servent à attacher près de la vergue *ab* cette même ralingue ou le côté de cette voile. Ces rabans sont représentés lâches dans la fig. (78. M.) afin qu'on puisse mieux juger de

Digitized by Google

leur place et de l'emploi qu'on en fait. — On voit, par cette définition, que les marins donnent au mot faix une signification bien opposée à celle qu'il reçoit dans la langue commune. C'est ainsi que des étances établies pour servir d'appui, sont dites être mise en faix; et lorsqu'on étaye un vaisseau en construction, c'est mettre en faix des acores.

Fanal. s. m. *Lantern*, *light*. Grosse lanterne employée dans les vaisseaux, ou pour annoncer pendant la nuit le lieu qu'ils occupent, aux bâtimens qui les environnent, ou pour faire des signaux quelconques.—Les fanaux de poupe, *poop lanterns*, sont placés sur le couronnement d'un vaisseau pour indiquer, pendant la nuit, le lieu de ce vaisseau; on voit trois fanaux sur l'extrémité de la poupe du vaisseau *V* (fig. 86. M.). Lorsque dans une armée ils sont allumés, et qu'un quatrième fanal allumé est placé à la hune, *top lantern*, ils désignent ensemble le lieu du vaisseau amiral. — De semblables lanternes sont employées, dans les vaisseaux, pour éclairer ou les soutes, *store room lantern*, ou la Sainte-Barbe, ou les batteries, etc., et alors elles sont distinguées entre elles sous les noms de fanaux de soute, de Sainte-Barbe, de pont, de combat, etc. — Il y a des fanaux sourds comme il y a des lanternes sourdes; et par opposition on nomme les autres, des fanaux clairs. — Ceux qui sont employés pour faire des signaux portent le nom de fanaux pour signaux. — Sur les bords de la mer, les phares ou les tours élevées, au sommet desquels on entretient des feux pendant la nuit pour indiquer aux vaisseaux qui approcheroient de ces côtes, le lieu d'un point connu, afin qu'ils puissent être mis à portée de juger, et de leur situation particulière et de la route qu'il leur convient de suivre, sont aussi nommés des fanaux, *light houses*.

Fanons. s. m. On donne ce nom au fond ou à la partie moyenne et inférieure d'une voile qui est dans un état pendant, lorsque cette voile est seulement retroussée par ses cargues. — On voit (fig., 1, 2 et 3, V.), la misaine carguée dont les côtés sont plus rapprochés de la vergue que son milieu qui présente des plis lâches, longs et pendans; et ce milieu est ce qu'on nomme les fanons de la misaine.

Fardage. s. m. *Dunnage*. On donne ce nom à tous les poids inutiles ou superflus, qui sont embarqués dans un bâtiment ou qui sont ajoutés à son gréement, sans aucune nécessité. — On nomme aussi fardage un assemblage de fagots qu'on établit au fond d'un vaisseau pour servir de lit élevé à des objets qui, par leur pesanteur et leur nature, ne doivent pas être placés ou rangés trop près de la quille.

Farder. v. n. On dit quelquefois d'une voile qu'elle farde bien, lorsqu'elle est si bien taillée et si bien faite, qu'étant déployée sous l'impulsion du vent, elle prend une courbure régulière et une tension presqu'uniforme dans tous ses points.

Fargues. s. f. Nom de bordages supplémentaires, ou de certaines planches avec lesquelles on augmente, dans certaines circonstances,

Digitized by Google

la hauteur des bords d'un bateau au-dessus du niveau de la mer, pour le défendre davantage de l'accès de la mer, en lui opposant une barrière plus élevée. — Ces bordages ou ces fargues, *wash boards*, sont établis à coulisse entre des montans qui ne sont placés qu'au moment du besoin. — On nomme aussi fargues de sabord, des planches courtes qu'on enchasse à coulisse dans l'ouverture des sabords et en dedans de la première batterie d'un vaisseau (fig. 1. P.), pour arrêter l'eau qui pourroit y entrer sans cet obstacle, et pour l'empêcher de se répandre sur le pont ou dans l'intérieur du bâtiment.

Fasier. v. n. *To shiver.* Une voile fasie lorsque son plan est exactement sur la direction du vent. — Mettre une voile dans cette position, c'est la mettre à fasier ou en ralingue; c'est la faire fasier.

Fatiguer. v. n. Un vaisseau fatigue, lorsqu'au milieu d'une grosse mer, il est violemment agité et fait des mouvemens qui altèrent la liaison de ses parties et ébranlent sa mâture. S'il est mouillé, on dit qu'il fatigue à l'ancre, *to labour;* mais s'il est à la voile, il fatigue à la voile, *to work.*

Faubert. s. m. *Swab.* Faisceau de fil caret qui, lié par une extrémité, et tel qu'un balai ordinaire, est emmanché à un bâton. Il sert surtout à nettoyer le pont d'un vaisseau, et comme ses fils dans cet état perdent leur tension, il est employé comme une éponge à sécher ou à laver au besoin les diverses parties d'un bâtiment.

Fauberter. v. a. *To swab.* Nétoyer et éponger à l'aide d'un faubert. (Voy. Faubert.)

Fauberteur. s. m. *Swaber.* Balayeur. Homme employé à fauberter ou qui fait usage du faubert. (Voy. Faubert).

Fez. s. m. (Voy. Faix.)

Felouque. s. f. Bâtiment en usage sur la Méditerranée, *felucca.* Il ressemble à une galère sans en avoir la grandeur, et comme elle, il est mis en mouvement à l'aide du vent ou des rames (fig. 8. V.). Sa composition est légère, pour qu'il soit plus propre au cabotage; quelquefois cependant il est armé en guerre.

Femelots. s. m. *Googings.* Pentures à double branche (fig. 58. C.). On les fixe sur l'étambot qu'elles embrassent en *bc*, et sur les bordages voisins qui viennent aboutir à l'étambot sous les branches *ba* et *cd.* On voit des femelots (fig. 42.) qui sont placés sur l'étambot à diverses hauteurs, pour présenter une ouverture telle que *e* aux gonds tels que *u* (fig. 59.), qui sont portés par le gouvernail. C'est par leur moyen que celui-ci tourne librement autour de l'arrête extérieure du contre-étambot, pour prendre, suivant l'exigence des cas, des positions variées à l'égard du plan diamétral d'un bâtiment qui s'avance dans l'espace; les mêmes ferrures ou pentures, nommées femelots par les uns, sont désignées par d'autres sous le nom de femelle.

Fentons. s. m. Morceaux de bois qui, destinés à devenir des chevilles,

Digitized by Google

n'en ont encore que la longueur, sans en avoir reçu la forme entière.

FER. s. m. Ce mot est quelquefois employé seul pour signifier des machines en fer employées à bord des vaisseaux. — Les instrumens dont un calfat se sert pour calfater un vaisseau sont nommés souvent fers à calfat, *calking iron*. — L'assemblage d'un crochet et d'une pointe en fer qui se place au bout d'une perche pour former une gaffe (fig. 40. C.), reçoit aussi le nom de fer de gaffe, *boat hook*. — Le montant en fer qui sert de support et d'axe à une girouette, est un fer de girouette, *spindle*. — Un fer à lattes, *saddle*, est un assemblage de trois bandes de fer, qui sont implantées presque parallèlement sur un noyau circulaire de même métal, et entre lesquelles on introduit le bout d'une basse vergue, comme on le voit en *R* (fig. 15. A.). Le noyau est appliqué contre le bout de la vergue, et les bandes étendues sur la vergue y sont maintenues par des clous ainsi que par des liens de fer. C'est avec ce noyau, qui présente sur son centre une petite tige, qu'est vissée extérieurement une autre pièce de fer *s* nommée collier, pour servir à soutenir le bout-dehors *ed* (fig. 19.) qui doit passer librement dans l'étrier *c* qu'elle porte. L'établissement de ce collier nécessaire, a fait imaginer le fer à latte dont l'utilité n'est qu'accessoire. — Certain arc-boutant, en usage sur les vaisseaux, est armé à son extrémité (fig. 29. A.) d'un crochet de fer *c*, et ce crochet reçoit le nom de fer d'arc-boutant, *goose neck of a boom*. — Des fers signifient aussi des chaînes, comme dans la langue commune, *bilbows*; et enchaîner un homme, c'est le mettre aux fers, *to put a man in irons*. — Un vaisseau est sur le fer lorsqu'il est à l'ancre. — Enfin, dans les corderies, il y a un instrument en fer dont on se sert pour assouplir le chanvre. C'est un morceau de fer qui a deux pieds et demi de longueur, et dont les deux extrémités pointues et recourbées à angle droit sont fixées solidement sur un poteau vertical, de manière qu'il y ait un médiocre intervalle du poteau au bord interieur de cette espèce de crampe. Lorsqu'on veut en faire usage, on introduit une poignée de chanvre dans cet intervalle, on passe et repasse ce chanvre sur le tranchant émoussé de ce fer; et cette opération, en ôtant de la roideur à ses fibres, contribue aussi à l'affiner.

FERLAGE. s. m. Action de ferler une voile, ou de la plier sur sa vergue. Ces cordages par le moyen desquels, les plis de cette voile sont pressés et serrés contre la vergue, portent le nom de rubans de ferlage, pour les distinguer des autres rubans qui sont employés à des usages différens.

FERLER. v. a. *To furl*. C'est presser ou serrer étroitement contre une vergue, tous les plis multipliés d'une voile retroussée ou carguée. Si on fait ainsi, en avant d'une vergue, un long paquet de toute la toile qui entre dans la composition d'une voile, c'est pour la soustraire totalement à l'impulsion du vent régnant, ou afin qu'elle lui présente la moindre surface possible.

Digitized by Google

Fermer. v. a. Dans les relèvemens qu'on fait en mer, des objets extérieurs et éloignés, si deux de ces objets paroissent sur des airs de vent différens, et qu'ensuite par un changement de position de l'observateur, l'angle formé par les rayons visuels d'abord dirigés à ces objets, vient à s'évanouir, alors les marins disent avoir fermé cet angle, ou avoir amené ces deux objets l'un par l'autre, parce qu'ils les aperçoivent sur une même ligne. — Dans les indications qu'on donne aux navigateurs pour parvenir à un mouillage, il leur est prescrit quelquefois (et dans le sens déjà défini) de fermer deux marques de reconnoissance. — Un vaisseau qui se trouve entouré de toute part par des glaces, est fermé par les glaces; et s'il s'est avancé entre des terres de manière à ne plus découvrir la grand'mer, il est fermé entre des des terres, *land locked.* — Fermer un port, c'est en défendre ou en barrer l'entrée. — Fermer les sabords d'un vaisseau, c'est en abaisser les mantelets, comme on ferme une fenêtre par le moyen de contre-vents, *to shut the port-lids.* — Enfin, on dit de l'avant d'un vaisseau qu'il est fermé, lorsque la muraille dans les parties supérieures de cet avant (fig. 3, P.), au lieu de se terminer aux extrémités d'une cloison de l'éperon dont *bs* est la projection, se prolonge circulairement sur le contour *bis*, au-dessus du plan du premier pont comme on le voit en *u*, (fig. 9, P.). Si on lui donne ce nom, c'est pour le distinguer des avants qu'avoient anciennement les vaisseaux, et qui au-dessus de la tête de l'étrave étoient bornés par une cloison verticale placée dans le plan du couple de coltis. Une telle cloison n'existe pas dans les avants fermés, et ce changement utile assure plus de solidité aux liaisons d'un vaisseau.

Ferrer. v. a. On ferre du chanvre, en le frottant sur un fer, à plusieurs reprises, pour le rendre plus doux, plus souple et plus aisé à filer. Cet instrument nommé Fer, qui est employé dans cette opération est défini au mot Fer.

Ferrure. s. f. On nomme ferrures de gouvernail, *hinges*, les pentures qui servent et à l'attacher à l'étambot d'un vaisseau et à faciliter sa rotation autour de l'arrête du contre étambot. On voit des ferrures (fig. 58 et 59, C.) qui sont fixées les unes sur l'étambot comme dans la fig. (42, C.) et les autres sur le gouvernail.

Feu. s. m. Les feux d'un vaisseau sont ses fanaux allumés. — Son feu est l'effet des coups de canon qu'il peut tirer en même-temps; ainsi lorsque des deux côtés il fait servir son artillerie en même-temps, il fait feu des deux bords; comme aussi lorsqu'il est canonné des deux côtés par des ennemis, il est entre deux feux. Dans le premier cas, il donne son feu, *to give fire*, et dans le second, il reçoit le feu, des deux bords. — Si l'attaque rend sa défense moins vive, on dit qu'il ralentit son feu, et s'il cesse de tirer, on dit qu'il cesse son feu, *to cease firing, to be silenced.* — Le feu des batteries, le feu des hunes, sont ceux qui partent des batteries ou des hunes, dans un combat. — Dans une nuit

Digitized by Google

obscure, on juge de la présence d'un bâtiment, en pleine mer, par le feu ou le fanal qu'il porte allumé sur sa poupe, et on compte, on désigne les vaisseaux d'une escadre, d'une armée par le nombre des feux qu'on aperçoit. — Lorsqu'un bâtiment en pleine mer et dans la nuit veut annoncer le lieu où il se trouve, il allume son feu, *light kept burning*, ou il allume son fanal de poupe, et s'il veut ensuite profiter de l'obscurité pour se soustraire à un ennemi qui le poursuit, il éteint ses feux, *lights of a ship*. — Quelquefois, conformément à des signaux convenus, on brûle des amorces sur un vaisseau et ces feux sont nommés de faux feux. On se sert aussi, pour des signaux, de lanternes ou de fanaux qui alors portent le nom de feux. — C'est par la même raison, que les phares, et les tours à feu qu'on élève au bord de la mer et où on entretient, pendant la nuit, un feu qui devient visible au loin, sont distingués sous le nom de feu. On dit ainsi le feu de St. Mathieu, de Cordouan, de Chassiron, des Baleines, etc. — Enfin, chauffer la carène d'un vaisseau, ou brûler avec des fagots allumés le vieil enduit gras dont elle est recouverte, c'est donner le feu à un vaisseau.

Feuille. s. m. On nomme feuilles bretonnes, *spirketing*, certaines vaigres, ou certaines planches épaisses qui recouvrent intérieurement la muraille d'un vaisseau, sur le seul espace qui est compris entre le bord inférieur des sabords et la fourrure de gouttière du premier pont. Ces vaigres s'étendent de l'avant à l'arrière d'un bâtiment et font l'effet d'une forte ceinture. Dans quelques ports, ces vaigres sont nommés serre-gouttièrres. — Les volets amovibles qui servent à recouvrir les grandes écoutilles d'un vaisseau sont quelquefois d'une seule pièce et quelquefois ils sont partagés en deux pièces qui alors sont nommées feuilles de panneau. — A bord d'un vaisseau, les maîtres de tout genre sont chargés de prendre soin et de rendre compte de plusieurs objets qui leur sont confiés pour les besoins du vaisseau, soit en artillerie, soit en gréement, etc. et les états de ces mêmes objets, portent le nom de feuilles de maîtres.

Feuillete. s. f. Dans les corderies des ports, c'est un fouet qu'on attache au bout ou au milieu d'un bâton nommé gâton. Il a trois à quatre pieds de longueur sur une grosseur de trois pouces, et il sert à fixer par plusieurs tours le gâton sur un cordage qu'on est occupé à commettre. Ce gâton, dans cet état, fait alors les fonctions d'une espèce de levier, à l'aide duquel on fait tourner le cordage qu'on commet, pour propager dans sa longueur, la torsion qui est produite par des manivelles. (Voy. Gâton).

Fiche. s. f. *Rag bolt*. Petit morceau de fer employé pour différens objets. — On se sert dans la marine de cloux à fiche ou de cloux barbés dans toute leur longueur sur leurs arrêtes; d'anneaux attachés à la tête des fiches, ou de fiches qui portent un anneau et qui portent le nom d'anneaux à fiches, *ring bolt ragged*; enfin de fiches de hune ou qui sont propres à lier ensemble les planches qui composent la plate-forme

Digitized by Google

d'une hune *urmt* (fig. 23, A.). Ces dernières fiches, dans leur forme, semblent faites de deux pyramides quadrangulaires en fer, réunies par leur bâse.

FIGURE. s. f. *Head.* Statue ou figure emblématique qu'on place ordinairement au sommet *bc* de l'éperon (fig. 1, P.) pour annoncer le nom d'un bâtiment, en servant d'ailleurs d'ornement à sa proue. Aujourd'hui les vaisseaux de l'Etat ne portent qu'un écusson aux armes de France, dans le même lieu *bc*, qui est entouré de sculptures plus ou moins belles.

FIL. s. m. Petit faisceau de fibres de chanvre, tortillées ensemble sur une grosseur qui varie de deux à six lignes dans les corderies des ports. — Celui de deux à trois lignes de circonférence sert à composer de petits cordages qu'on nomme lignes ; et on donne le nom de fil carret, *rope yarn*, à celui qui a cinq lignes de grosseur quand il est composé de chanvre du premier brin, ou qui en a six étant du second brin. — Le fil qui sert à coudre les voiles, est nommé fil à voile ; *sail twine*, il est travaillé aussi dans quelques corderies et il n'a que demi-ligne de diamètre. — Le fil tel qu'il sort de la main du fileur, est nommé fil blanc, *white twine*, pour le distinguer de celui qui est ensuite imbibé de goudron et par conséquent nommé fil noir ou goudronné ; *tarred twine*. — On donne le nom de fil de marque, dans les ports de l'Etat, à un fil blanc qui est mêlé seul aux fils noirs dont on compose les torons de chaque cordage goudronné, ou à un fil noir qu'on fait entrer dans un cordage blanc ; et cet usage est adopté pour faire reconnoître les cordages commis dans les ports de la nation et pour le service de ses vaisseaux.

FILADIÈRE. s. f. Petite barque ou petit bateau plat, en usage sur des rivières.

FILARETS. s. m. Ce mot est synonime avec Lisse de batayole. (Voy. Lisse et Batayole), *rails netting*.

FILER. v. a. Dans une corderie, c'est faire des fils propres à composer des cordages pour le service de la marine, *to spin*. L'ouvrier fileur étend, pour cette opération, un peignon ou une poignée de chanvre, soit sur une haute quenouille, soit autour de son corps. Ensuite il attache une petite boucle de chanvre autour d'une molette qu'une roue fait tourner ; il fournit de la main gauche le chanvre qui, par le tortillement, doit former le fil à mesure qu'il s'éloigne de la roue, et sa main droite enveloppe et serre convenablement d'une lisière de drap ce même fil sur son contour, pour donner du poli à sa surface — En mer, filer un cordage, c'est le lâcher par degrés lorsqu'il est tendu, et l'abandonner avec plus ou moins de ménagement, c'est-à-dire, avec plus ou moins de retenue, à la puissance qui tend à l'entraîner. — Ces gradations ont fait adopter diverses phrases pour les exprimer, c'est pourquoi, filer du cable, *to veer away the cable*, c'est augmenter la longueur de cette partie de cable qui lie ensemble

Digitized by Google

et une ancre mouillée et la bitte d'un vaisseau. Si cette longueur égale celle de deux cables, c'est filer deux cables, *to veer away two cables*; et si le cable détaché de la bitte est abandonné jusqu'au bout et passe par l'écubier, il est alors filé par le bout, *to veer out the cable end for end*. Si enfin il est lâché peu-à-peu, on dit qu'il est filé en douceur, *to freshen the hause*, et c'est alors pour le rafraichir ou pour faire correspondre des parties nouvelles de sa longueur à l'ouverture des écubiers où le frottement est toujours considérable. — Filer une manœuvre en garant ou en douceur, *to ease away*, c'est la lâcher avec précaution ou peu-à-peu. C'est avec cette attention qu'on file souvent les bras, les écoutes des voiles, etc., *to ease off the sheets*, *to let fly easily the main top sail sheet*. Mais si on lâche entièrement et sans retenue une écoute qui précédemment étoit tendue, c'est la filer en bande. — Lorsqu'un cordage tendu doit avoir moins de roideur, on le lâche convenablement, et c'est alors le filer à la demande, *to ease off any rope*. — Lorsqu'on veut connoître la profondeur de la mer, on laisse descendre au fond de l'eau un poids attaché à une petite corde nommée ligne de sonde : et fournir à ce poids ou à cette sonde la longueur de ligne nécessaire pour sa descente totale, c'est filer la ligne de sonde. — Le chemin que fait un vaisseau en mer, est mesuré par un petit cordage nommé ligne de lok, qui est étendu derrière le vaisseau depuis le point où le bateau de lok est jeté à la mer jusqu'à celui où arrive le vaisseau après un temps déterminé, tel qu'un intervalle de 30 secondes. Ce lok est flottant et sert de terme fixe pour apprécier de combien de toises le vaisseau s'en éloigne dans une demi-minute. Pendant cette opération le pilote fournit une longueur de ligne, proportionnée à la vîtesse du bâtiment, c'est-à-dire, qu'il file du lok ou de la ligne de lok, à la demande du sillage. Comme cette ligne qui sert à mesurer l'étendue de la route d'un vaisseau, est divisée dans sa longueur, par des nœuds, en parties de 47 pieds et demi ; on dit qu'un vaisseau file 2, 3, N nœuds, lorsque dans trente secondes, il parcourt 2, 3, N fois quarante-sept pieds et demi ; *to run N knots*.

FILET. s. m. On nomme filet de bastingage, *nettings, net works*, une espèce de rets fait avec du bittord qu'on étend verticalement sur une hauteur environ de quatre pieds au-dessus du bord supérieur et sur le contour d'un vaisseau, pour recevoir et contenir des matelats, des hamaks, des hardes, etc., qui puissent former un abri contre les coups de feu d'un vaisseau ennemi. On en établit avant un combat, dans tous les lieux où la mousqueterie doit être placée et garantie ; c'est-à-dire, sur les passavants, sur les gaillards et la dunette, *quarter nettings*. — Il y a sur le beaupré un petit filet qui sert à contenir le foc, lorsque cette voile est amenée et on le nomme filet de foc, comme on nomme aussi filet de trelingage, celui qui accompagne ce systême de cordage, afin d'arrêter dans leur chûte les poulies et autres objets qui peuvent tomber du haut des mâts entre les bas haubans.

Digitized by Google

FILEUR. s. m. Ouvrier qui file, ou qui avec du chanvre forme de longs fils. Lorsque le chanvre qu'il employe est attaché parallèllement à une quenouille, on le nomme fileur à la quenouille, *spiner round a long staff*, pour le distinguer de celui qui se forme une ceinture de la poignée de chanvre qu'il veut filer et qui est un fileur à la ceinture, *spinner round his waist*.

FILEUX. adj. Nom distinctif qu'on donne quelquefois à certain taquet à deux cornes (fig. 29, M.), parce qu'un cordage tendu et qui est attaché à un tel taquet, peut être lâché plus ou moins vivement à volonté, ou filé en douceur et graduellement.

FILIN. s. m. C'est un nom générique qui exprime toute espèce de cordage qui n'est pas commis en grêlin. Comme il y a de ces cordages qui sont composés de trois ou quatre torons, on les nomme filin en trois et en quatre. Quelquefois aussi on les distingue, lorsqu'ils sont petits, par le nombre des fils qui entrent dans ces cordages et on les dit alors des filins de N fils.

FIN. adj. Un bâtiment est fin, lorsque les largeurs de ses couples diminuent rapidement depuis la flottaison jusqu'à la quille et surtout près de la quille, ou lorsque ses façons sont très-élevées à l'avant ou à l'arrière, c'est-à-dire, lorsque ses extrémités sont très-pincées et rétrécies, *sharp bottomed ship*. Cette qualité tient donc à la forme de la carène, mais elle n'entraîne pas essentiellement celle de vaincre aisément la résistance de l'eau, comme l'expérience le prouve journellement, et cependant si un vaisseau, avec un même vent et des voiles égales, acquiert une vîtesse supérieure à celle des bâtimens ordinaires qu'on suppose placés dans des circonstances semblables, il est nommé fin voilier, *good sailor*.

FLACHE. s. f. Lorsque dans des pièces de bois équarries, les arrêtes ne sont pas bien continues, et sont interrompues par des défauts de bois dans leur longueur; lorsque leurs faces ne sont pas parfaitement planes et présentent dans leur étendue des excavations, qu'on n'a pu faire disparoître dans l'équarissage sans une diminution considérable dans les dimensions; ces défauts et ces vides sont nommés flaches. — En traçant le plan des diverses parties d'un vaisseau, on évite soigneusement de laisser des flaches dans les contours; c'est-à-dire, qu'on dessine les traits des couples, des lisses, etc., de manière que leur courbure, toujours uniforme et continue, ne soit pas interrompue par des cavités plus ou moins grandes qui la rendroient irrégulière. Lorsque le dessin ou le tracé est fait avec cette perfection, on dit que les contours sont sans flache ni jarrets, c'est-à-dire, sans partie rentrante ou saillante.

FLACHEUX. adj. Une pièce de bois est flacheuse, lorsque sur ses arrêtes ou sur ses faces, elle présente des vides nommés flaches, qui les interrompent dans leur étendue ou dans leur contour.

FLAMAND. adj. Titre distinctif d'une espèce d'écart tel que celui des pièces qui composent la quille d'un vaisseau. (Voy. Ecart.).

Digitized by Google

FLAMBER. v. a. Reproche fait, à l'aide d'un signal particulier, par un commandant, à un vaisseau ou à un capitaine de son armée, soit de n'avoir pas obéi, comme il le devoit, aux ordres qui lui étoient donnés, soit d'avoir mis de la lenteur à les remplir, soit de n'être pas à la place qu'il doit occuper. Signaler ainsi la faute d'un capitaine, ou des officiers qui dirigent un vaisseau, c'est flamber un capitaine ou un vaisseau, *to hoist a particular ship's signal*.

FLAMME. s. f. Bande ou banderole de toile de couleur quelconque et qui est peu large relativement à sa longueur, *pendent*, *pennant*. On voit sa forme en *B* (fig. 12 et 15. E.). Arborée au haut d'un mât, elle sert, par ses couleurs, à annoncer, quoique moins sûrement que le pavillon de poupe, la nation à laquelle appartient le bâtiment qui la porte. — Sur les vaisseaux de France, la flamme blanche au haut des mâts, est le signe du commandement; et dans un port, dans une rade, dans un mouillage, comme un seul bâtiment commande, il porte seul une telle flamme. Cependant si ce vaisseau est sous les ordres d'un officier général, alors le rang de ce commandant est désigné par un guidon, ou une cornette, ou un pavillon. Dans une rade, le vaisseau commandant appelle à son bord un officier de chaque bâtiment mouillé, en déployant au bout de la vergue d'artimon, une flamme blanche qu'on nomme flamme d'ordre et en avertissant de ce signal par un coup de canon.—Des flammes de toutes couleurs, unies ou mélangées sont employées par les vaisseaux pour faire, seuls, ou dans les armées, et dans les escadres, tous les signaux convenus qui indiquent soit des opérations, soit des mouvemens, soit des ordres généraux et particuliers. (Voy. Signaux).

FLASQUE. s. f. Dans l'affût d'un canon, les deux pièces qui forment ses deux faces latérales telles que *ecst* (fig. 32. C.) portent le nom de flasques, *cheeks of a gun carriage*, *or sides*. — Dans l'établissement du mât de beaupré à bord d'un vaisseau, deux pièces verticales qui maintiennent le pied de ce mât, sont les flasques du beaupré; le lieu de ces pièces vues de côté, est en *Ha* (fig. 22. C.). Elles sont séparées du vaisseau (fig. 38. A.) et une portion est vue de face (fig. 39). Elles sont larges et réunies par leur épaisseur. Elles sont solidement assujéties sur les baux des ponts entre lesquels elles sont placées, et leur assemblage présente au pied du mât de beaupré (fig. 39.) une ouverture quadrangulaire où il est enchassé et contenu comme on le voit (fig. 38. A. et 22 C.). —Dans la composition des carlingues des autres mâts, ou des établissemens formés pour en maintenir le pied, il y a aussi des pièces nommées flasques de carlingue; ce sont celles qui, telles que *st* (fig. 54. C.) et *o* (fig. 47.), sont placées entre deux varangues parallèles *nm* de porque, et leurs bouts y sont reçus à coulisse pour circonscrire avec elles l'espace *A* dans lequel on fait entrer le pied *P* du mât *MP*, c'est-à-dire, du grand mât ou du mât de misaine. On voit ces pièces et le mât *M* en place dans la section d'un

Digitized by Google

vaisseau représentée (fig. 53. C.). — Quelques personnes donnent aussi le nom de flasques de mât, *cheeks of a mast*, à des pièces plus connues sous celui de jottereaux de mâts. — Les taquets de cabestan, de guindeau, de davier, sont aussi quelquefois indiqués sous le nom de flasques, *whelps of a capstern*, etc., mais l'admission de tous ces synonimes doit être éloignée, parce qu'elle produiroit la confusion.

Flèche. s. f. Ce nom est donné à un instrument astronomique, dont l'usage est justement abandonné, *cross staff*. — On nomme flèche de mât, la partie la plus élevée d'un mât de perroquet, et qui est le prolongement de tels mâts au-dessus de leur noix ou du lieu auquel sont fixés leurs haubans; c'est la partie *q* (fig. 17. A.) dans le mât *qt*. On voit aussi (fig. 1. A.) tous ces excédens des mâts supérieurs qui s'élèvent au-dessus du capelage, et qui reçoivent le nom de flèches de mât. Ces flèches, dans les beaux temps, servent à établir des voiles suplémentaires et peu étendues qu'on nomme perroquets impériaux ou volans. — Quelques-uns donnent le nom de flèche de beaupré, à un arcboutant qui sert à soutenir ce mât contre les ébranlemens que les tangages peuvent produire dans son établissement. Cet arcboutant est appuyé d'un bout sur le beaupré (fig. 1 A.) près du collier d'étai, et de l'autre contre un taquet cloué sur le gaillard d'avant. — Dans l'éperon d'un vaisseau, on distingue quelquefois sous le nom de flèche d'éperon, *prow*, l'assemblage de deux aiguilles qui s'élèvent (fig. 1. P.) de *a* en *b* et *c* dans le prolongement des faces latérales de l'étrave, et en avant de cette pièce, en s'appuyant sur la tête du taquet de gorgère *d* et qu'on voit en *6 Te* (fig. 22. C.).

Flèche en cul. s. f. *Ring tail, or driver*. Petite voile triangulaire. Elle est établie sur un vaisseau entre le mât de perroquet de fougue (fig. 1, A.), et la partie supérieure de la vergue d'artimon, c'est-à-dire, que son amure est fixée dans la hune d'artimon, sa drisse passe au sommet du perroquet de fougue, et son écoute se rend à une poulie qui est fixée au bout de la vergue d'artimon.

Fleur (à) adv. De niveau. Un objet est à fleur d'eau, *level with the surface of the water*, lorsqu'il est placé au niveau de l'eau. C'est de la définition de cet adverbe qu'est venu le nom de bordages de fleur, vaigres de fleur, pour distinguer entre les planches qui recouvrent la muraille d'un vaisseau, soit intérieurement, soit extérieurement, celles qui sont placées au niveau de l'eau lorsque ce bâtiment flotte, et on a étendu ensuite cette dénomination depuis ces bordages indiqués jusqu'à ceux qui correspondent au bout des varangues, de sorte qu'ils portent tous le nom de bordages de fleur, *floor head, rung heads*. — On nomme aussi, par une pareille extension, du nom de fleurs d'un vaisseau, la partie de la muraille que ces bordages recouvrent, *floor heads*.

Flibot. s. m. *Dutch fly boat*. Flute hollandaise qui peut porter ou être chargée de quatre à six cents tonneaux. Ces bâtimens ont des

Digitized by Google

fonds plats, de grandes largeurs à la flottaison et une poupe très-élevée.

FLIBUSTIER. s. m. *Free booter.* Nom de certains corsaires connus particulièrement sur les mers de l'Amérique et dans les îles Occidentales. On étendoit cette dénomination aux bâtimens et aux hommes de mer françois, qui faisoient secrètement ou à main armée un commerce illicite avec les Espagnols habitans de la nouvelle Espagne.

FLOT. s. m. Ce mot est synonime avec Flux, mot plus connu dans la langue commune, et qui exprime ce mouvement journalier de la mer vers les côtes, en même temps que les accroissemens qu'elle prend en hauteur par cette affluence de l'eau qui vient du large, *flood tide.* — C'est dans ce sens qu'on dit qu'il y a flot, lorsque la mer commence à monter ou à augmenter en profondeur, dans un port ou sur une côte, ou au large, *the tide flows,* et il y a demi-flot, *half flood,* et 3/4 flot, ou lorsque la mer est montée à la moitié ou aux trois quarts de la hauteur à laquelle elle doit atteindre par le flux, et lorsqu'il s'est écoulé cette partie du temps qui sépare le commencement du flux et celui du reflux qui lui succède. — Souvent on renvoye une opération à l'époque du flot, ou au commencement du flux, en disant qu'on l'exécutera au flot, ou lorsqu'il y aura flot, et on dit aussi d'un bâtiment qui ne peut avancer pendant le reflux dans une espace de mer où l'eau a peu de profondeur, qu'il s'avancera avec le flot. Cette grande masse d'eau que le flux apporte dans certains ports, sert à flotter des bâtimens échoués pendant le jusant, de là vient peut-être qu'on dit d'un bâtiment qu'il est à flot lorsqu'il nage sur l'eau, *to be floating.* — De même tout bâtiment qu'on a soin d'empêcher d'échouer est tenu à flot, et celui qui est tiré d'un échouage, et qu'on fait nager sur l'eau est mis à flot, *to float a ship.* — Un vaisseau à flot, *a float or water born,* est celui que l'eau entoure et qu'elle soutient surnageant, c'est-à-dire, sans lui laisser toucher en aucun point le fond qu'elle recouvre. — Les flots de la mer, ou ces ondes plus ou moins élevées, qui parcourent la surface d'une mer agitée par les vents, sont plus ordinairement nommés des lames, et quelquefois des vagues par les marins, *surges, or waves of the sea.* La fig. (5, G.) donne une idée de leur forme *rba*, *onm*, de leur intervalle *bon*, de leur succession ou de leur propagation dans l'espace, sous l'impulsion d'un vent régnant, puisqu'elle présente trois états successifs *rba*, *sua*, et *ita* de la lame *rba;* ce qui doit aider à juger de l'ordre, de la grandeur et de la génération de ces lames sur la surface de la mer. (Voy. Lame.)

FLOTTAISON. s. f. *Flotson*, *ship's gage*, section qu'on imagine faite au niveau de l'eau dans un vaisseau qui flotte, (fig. 1, A.). Le contour de cette section est nommé ligne de flottaison. Comme il y a une telle ligne qu'on peut imaginer dans un bâtiment avec des positions variables, depuis l'époque où il est absolument vide, jusqu'à celle où il est complettement chargé ou armé, on donne particulièrement le

nom

Digitized by Google

nom de flottaison, à cette section qui est faite dans un bâtiment lorsqu'il a toute sa charge ou sa cargaison, d'où vient que ce mot de flottaison est synonime avec celui de Ligne de charge. Cependant la flottaison me semble devoir exprimer la section réelle imaginée dans un vaisseau et faite à fleur d'eau, tandis que la ligne de charge seroit destinée à exprimer cette limite au-delà de laquelle le constructeur a prescrit de ne pas faire enfoncer le vaisseau. — Dans le plan d'élévation d'un vaisseau, (fig. 4, A.) la flottaison a pour projection *AB*, tandis que dans le plan horisontal on voit la forme réelle *FGH* de la moitié de son contour.

Flotte. s. f. Plusieurs bâtimens qui sont réunis et qui naviguent ensemble, composent ce qu'on nomme une flotte, *fleet*. On le dit d'un nombre de vaisseaux de guerre, plus rarement que d'un nombre quelconque de bâtimens de commerce, qui en temps de guerre se rassemblent ainsi pour naviguer sous une escorte commune. — Des bouées ou des barriques vides qui sont employées à soulever un cable et a le tenir près du niveau de l'eau, reçoivent le nom de flottes de cables, *cable casks*, ou de flotteurs.

Flotter. v. n. *To be water born*. Nager sur l'eau. Un corps flotte lorsque plongé en partie dans l'eau, et abandonné à lui-même, son poids est entièrement soutenu par la pression du fluide qui environne sa partie submergée. Ce poids est alors égal à celui du fluide dont il occupe la place.—Flotter un cable, c'est le faire soutenir à fleur d'eau par le moyen de barriques vides ou par des bouées qui, à cause de cet usage, sont nommées flottes, et qui correspondent à divers points de sa longueur. — On dit d'un vaisseau qu'il commence à flotter, lorqu'après avoir été échoué, la marée qui vient l'entourer le soulève de sa place; et il ne flotte pas, lorsque l'eau environnante n'est pas assez profonde pour exercer sur lui une pression égale à son poids, et par conséquent lorsqu'il porte et repose sur le fond de la mer. On dit aussi d'un pavillon, qu'il flotte sur la poupe d'un vaisseau, lorsqu'il est déployé, et que le vent le fait onduler et le développe dans toute son étendue, *flying flag*.

Flottille. s. f. *Flotilla*. Petite flotte ou diminutif d'une flotte, (Voy. Flotte).

Flute. s. f. Bâtiment de charge ou de transport, pour le service de la marine nationale, *store ship*. On s'en sert pour porter les approvisionnemens supplémentaires d'une armée, d'une colonie; et parmi les flûtes, il y en a qui sont d'un port au-delà de 8 à 900 tonneaux. Les flûtes ont un pont et un faux pont, avec une vaste capacité; d'ailleurs, elles sont gréées comme les bâtimens ordinaires, avec trois mâts verticaux et des voiles nommées quarrées. — L'usage auquel le Gouvernement employe de tels bâtimens, fait qu'un vaisseau de guerre, qui n'est pas armé de toute son artillerie, et qui est chargé extraordinairement d'objets à transporter, est dit alors être armé en flûte.

Dans cet état il a peu de canons et un équipage moins nombreux ; mais il ne ressemble que par sa destination, aux bâtimens qui sont de vraies flûtes, et dont la carène est moins conformée pour la marche, que pour une grande charge.

Flux. s. m. *Tide or flood, flux of the sea.* Courant réglé de la mer, par lequel chaque jour ses eaux s'élèvent sur le rivage (une ou deux fois suivant les lieux), à des hauteurs plus ou moins grandes au-dessus de leur niveau naturel. Ce niveau est donné par l'état des eaux de la mer Méditerranée, sur lesquelles les causes des marées ne produisent qu'un effet peu sensible, tandis que dans certains parages la différence de la profondeur de la mer, basse et haute, est de cinquante pieds. Le mot Flux n'est pas adopté par les marins qui expriment la même chose par celui de flot. (Voy. Marée.)

Foc. s. m. *Jib.* Voile triangulaire (fig. 83, M). Cependant on ne donne pas le nom de foc à toute voile de cette forme, et il n'est donné qu'à ces voiles qui, à bord d'un vaisseau, sont déployées entre le mât de beaupré et celui de misaine (fig. 1, A.) dans la direction des étais. L'une de ces voiles, qui est nommée petit foc, *fore stay sail*, est placée suivant la direction de l'étai du petit mât de hune; et un de ses côtés *ab* (fig. 83, M.) est porté en divers points par le faux étai de ce mât; une autre nommée grand foc, *standing jib*, a un de ses côtés étendu sur une corde, nommée draille, qui descend obliquement de la tête du petit mât de hune jusqu'au bout-dehors de beaupré; enfin, un troisième foc nommé contrefoc ou faux foc, ou second foc, *fore top stay sail*, est placé entre les deux précédens, dans une position semblable. — Une voile de clin-foc est encore sur-ajoutée quelquefois aux focs. (Voy. Clin-foc). — On donne par extension le nom de foc d'artimon, à une voile qui est nommée assez généralement voile d'étai d'artimon.

Foene. s. f. *Fish gig.* Espèce de harpon qui a plusieurs pointes en fer; la foëne est emmanchée à un long bâton et elle sert à pêcher ou à harponner des poissons d'une grosseur majeure qui nagent à fleur d'eau.

Foible. adj. Un vaisseau a le côté foible, ou est foible de côté, *crank*, lorsque manquant d'une partie de stabilité qui lui est nécessaire, il prend sous l'impulsion d'un vent un peu fort, une inclinaison latérale, ou une bande considérable. — Il est foible en bois, ou d'échantillon, lorsque sa muraille a peu d'épaisseur pour résister au passage des boulets de canon.

Foncet. s. m. Bateau employé sur quelques rivières.

Fond. s. m. Ce mot sert à exprimer et la profondeur de la mer et le sol qu'elle recouvre. Les marins veulent-ils indiquer combien il y a de hauteur d'eau dans tel point de la mer? Ils disent qu'il y a N brasses de fond, *N fathom water*. Si cette hauteur est petite, il y a peu de fond. Si elle ne peut être mesurée avec les sondes, il n'y a pas de fond,

Digitized by Google

there is no bottom; et dès qu'elle peut l'être, il y a fond; *there is ground, or good depth of water.* Lorsqu'en s'éloignant d'une mer très-profonde, un vaisseau parvient dans un passage dont le fond peut être atteint par la sonde, il commence à prendre fond ou à prendre le fond, ou il est sur le fond: mais si cette profondeur d'eau cesse d'être mesurable, alors il quitte le fond, ou il perd le fond, ou il n'est plus sur la sonde. — Les marins veulent-ils parler de la nature et de la qualité du sol qui est sous l'eau? Ils disent que le fond est de vase, ou d'argille, ou de coquilles, de sable, de gravier, etc., ou mêlé, selon les matières de toute espèce qui peuvent composer sa surface; *oozy ground, clay ground, shelly ground, sand gravelly ground*, etc. Ils disent qu'il est dur ou mou, lorsque les ancres éprouvent plus ou moins de facilité à y enfoncer leurs pattes; qu'il est de bonne ou de mauvaise tenue, *anchor or foul ground*, lorsqu'il résiste fortement, ou cède trop facilement aux pattes des ancres, qui, sollicitées par des puissances quelconques, tendent à le labourer. S'ils parlent d'un mouillage, ou d'un lieu qui offre une profondeur d'eau telle qu'elle convient aux vaisseaux pour y jeter l'ancre, ils font connoître la qualité relative du sol, en disant que le fond est bon ou mauvais, *good anchoring, good soft ground, or foul ground*, pour exprimer qu'il est plus ou moins propre à résister aux efforts ordinaires des ancres. — Enfin, pour indiquer la chûte ou la descente d'un objet quelconque au fond de l'eau, ils disent, ou qu'il va au fond, *to the bottom of the sea*, ou qu'il va à fond *to sink*, ou qu'il coule à fond; et il est à fond, lorsqu'il repose sur le sol qui est sous l'eau. — Dans un vaisseau, on nomme fond de cale, *hold*, la partie la plus basse de l'intérieur de la cale; et tout objet qui y est placé, est à fond de cale. — On nomme fond d'un vaisseau, *bottom*, la partie de sa carène, qui est formée par les varangues des couples. Si les contours en sont avantageux, le vaiseau a de beaux fonds; si les varangues ont beaucoup, ou très-peu d'acculement, les fonds sont fins, *sharp floor*, ou plats, *flat bottomed*; si elles embrassent par leurs branches un grand espace, le vaisseau a de grands fonds.—L'assemblage même de ses varangues, lorsqu'elles sont encore établies seules sur la quille d'un vaisseau en construction, porte le nom de petit-fond. — Lorsque la surface extérieure de la carène est couverte d'herbes marines ou de coquillages, on dit que le fond est sale, *foul bottom of a ship.* — Les voiles ont aussi dans leur étendue une partie qui est distinguée sous le nom de fond de voile, *foot of a sail.* C'est leur partie inférieure et moyenne, telle que *afhiq* (fig. 59, M.) qui est le fond du hunier *abdc*. De là vient que le cordage qui fortifie le côté inférieur *cd* est nommé ralingue de fond, et les manœuvres qui, attachées à cette ralingue, servent à retrousser cette voile au besoin, portent le nom de cargues-fond; de là vient aussi qu'une voile étant carguée comme la misaine de la (fig. 4, V.), la partie pendante de cette voile, entre les cargues du milieu, reçoit

Digitized by Google

le nom de fond de voile. — Enfin, dans l'administration des ports, on distingue sous le nom de bureau des fonds, celui où l'on fait les états de recettes de deniers, d'acquittement de dépenses, de payement des appointemens et solde, des marchés, des adjudications, des revues, etc.

Fondrier. adj. Tel est le bois qui étant d'une pesanteur spécifique plus grande que celle de l'eau, ne peut pas flotter ou nager sur l'eau.

Forain. s. m. Vide qui se trouve entre des objets arrangés dans l'intérieur d'un vaisseau. — Des bariques placées l'une à côté de l'autre laissent entre elles des forains ou des vides; *balks or yuffers.*

Forain. adj. On dit d'une rade qu'elle est foraine, *open road*, lorsqu'elle est ouverte à la mer et au vent, c'est-à-dire, lorsque les vaisseaux qui y sont mouillés ne peuvent y être à l'abri, ni des grands vents ni d'une grosse mer. — Un enfoncement dans les terres, tel que *ABC*, (fig. 88, G.) ne mettroit point un vaisseau qui y seroit retiré à couvert des lames et de la tempête qui seroient dirigés suivant *ma*, et par conséquent ce seroit une rade foraine.

Forban. s. m. Voleur sur mer. On donne ce nom, et aux pirates, et aux bâtimens sur lesquels ils naviguent, lorsqu'ils attaquent indifféremment les vaisseaux de toutes les nations pour s'en emparer et les piller.

Forcer. v. a. Un vaisseau force de voiles, *to crowd sail*, lorsqu'il déploye toutes les voiles que les circonstances lui permettent de porter. S'il court alors au plus près du vent, il force de voiles au plus près, *to stretch*. — Si un bâtiment est mis en mouvement par des avirons, et si les rameurs agissent avec toute la force et la vitesse dont ils sont capables, il est dit forcer de rames, *to pull hard with the oars*. — Forcer un mât, c'est le faire plier outre mesure et de manière que, malgré son élasticité, il ne peut reprendre, ni sa première forme, ni sa première position. Un mât pressé par le trop grand effort des voiles qu'il porte, est souvent réduit à cet état, et alors on dit que c'est un mât forcé, *wrung ma t*. — Le vent est forcé, lorsque sa vitesse est extrême, et qu'il exerce une action violente sur tout ce qui est exposé à son impulsion. Dans de telles circonstances, des bâtimens sont obligés de courir vent arrière, et alors ils font vent arrière forcé. Quand le vent, qui d'abord étoit frais, vient à augmenter de vitesse, on dit aussi qu'il force: mais il n'est dit forcé, ou le temps n'est forcé que lorsqu'il oblige les vaisseaux de mettre à la cape, (Voy. Cape), et lorsque son impétuosité le fait nommer tempête, *storm*, *stress of weather*.

Forme. s. f. *Wet dock*. Les uns nomment forme ce qui par d'autres est nommé bassin (Voy. Bassin). Cependant le mot forme doit être adopté pour exprimer seulement les emplacemens qui, dans un même bassin, peuvent recevoir plusieurs bâtimens. De cette manière, on diroit d'un bassin qu'il a deux formes, parce qu'on pourroit y ranger

Digitized by Google

deux vaisseaux à la suite l'un de l'autre. Cette acception est déjà en usage puisque dans de tels bassins, on distingue une forme supérieure et une inférieure, soit à cause de leur distance à l'ouverture du bassin, soit parce que la première à le fond plus élevé que la seconde. Introduire un vaisseau dans un bassin, c'est le mettre dans un bassin ou dans une forme.

Fort. s. m. Dans un vaisseau, ce qui est nommé son fort, *extreme breadth of a ship*, est cette partie à laquelle correspondent les plus étendues de ses lignes d'eau. C'est cette partie qui, dans les inclinaisons latérales d'un bâtiment, est immergée d'un côté et démergée de l'autre, et qui conservant sur toute sa hauteur des largeurs grandes et constantes, est la principale source de la stabilité. — Un vaisseau qui, sous l'impulsion du vent, s'incline jusqu'à cette partie, a son fort à l'eau, ou donne à la bande jusqu'au fort. — La lisse qui ceint les couples d'un vaisseau en construction, à la hauteur du fort, est distinguée par le nom de lisse du fort.

Fort. adj. Le côté d'un vaisseau est fort, ou ce vaisseau est fort de côté, *stiff ship*, lorsque sa muraille a une grande épaisseur. On le nomme tel aussi, lorsque sa stabilité est très-considérable, ou lorsqu'il est susceptible d'opposer une grande résistance aux puissances qui tendent à l'incliner. — Un vaisseau est fort en équipage, ainsi qu'en artillerie, lorsque son équipage est nombreux et choisi, et lorsqu'il est armé de beaucoup de canons d'un grand calibre.

Fortune. s. f. Les fortunes de mer ne sont autre chose que les accidens qu'on essuye sur mer, ou auxquels les navigateurs sont exposés. C'est ainsi qu'assurer un vaisseau ou des marchandises contre toute fortune de mer, c'est en garantir la valeur à l'assuré dans tous les cas où ces objets seroient altérés ou détruits dans une campagne déterminée. — Une voile de fortune, *lug sail*, est ainsi nommée parce qu'elle ne sert qu'accidentellement. C'est pourquoi elle est ordinairement attachée ou enverguée à une vergue sèche, ou à celle qui, n'étant destinée à porter aucune voile, comme la vergue *cd* d'artimon (fig. 79, M.) et (fig. 1, A.), ne sert qu'à présenter des points d'appui aux extrémités *c* et *d* d'une voile supérieure *acdb*. — Les navires qui sont gréés avec des baumes, portent quelquefois des voiles de fortune. Les sloops (fig. 28, V.) ont souvent une telle voile; et cet usage fait aussi donner aux vergues de ces voiles, le nom de vergues de fortune. — Les faux haubans, par une raison semblable, sont aussi désignés par quelques marins sous le nom de haubans de fortune, *swifters, preventer shrouds*. — Un mât qui est employé accidentellement, pour remplacer un mât perdu, est aussi un mât de fortune, *jury mast*.

Fosse. s. f. Dans les ports il y a des fosses aux mâts, *mast pond*, c'est-à-dire, de longs canaux creusés exprès pour recevoir des mâts d'approvisionnement et les conserver dans l'eau de la mer. Plusieurs de ces fosses connues ont de 1200 à 1500 pieds de longueur sur 80 pieds

de largueur et 8 pieds de profondeur; et elles sont garnies, en divers points de leur longueur d'un appareil de mouton, de ferme et de traversin pour contenir au fond de l'eau les mâts qu'elles reçoivent. — Une fosse sur le fond est, dans un parage de la mer, une cavité si profonde au-dessous du niveau de l'eau, que les sondes ne peuvent atteindre à son fond, tandis que sur ses contours on mesure aisément la profondeur de l'eau. On donne aussi le même nom, à toute cavité même mesurable, qu'on reconnoit dans le fond de la mer. Si une telle cavité étoit sur la surface d'un banc, on la nommeroit fosse sur un banc, *pit*. — Dans un vaisseau quelques-unes des parties les plus basses de sa capacité intérieure, portent le nom de fosses. Il y a des compartimens dans le fond d'un vaisseau qui sont nommés fosse aux cables, *cable stage*, et fosse aux lions, *boatswain's store room*. La première *efcd* (fig. 15. P.) est placée en *QM* (fig. 1. P.) au-dessous de la partie antérieure du faux-pont *zy*, et on y dépose les cables des ancres, ainsi que beaucoup d'autres cordages, sur une plate-forme dont on voit les appuis entre *Q* et *M*. La seconde *bcda* (fig. 14. P.) est située en *y* (fig. 1. P.) sur le faux-pont et au-dessus de la fosse aux cables. C'est là où le maître d'équipage renferme une infinité d'objets qui sont nécessaires à l'entretien du gréement d'un bâtiment.

FOUET. s. m. Tresse en corde dont on se sert pour retenir un objet quelconque auquel elle est liée par son extrémité, en lui faisant faire des tours multipliés sur un point d'appui quelconque. On donne à cette tresse le nom de fouet, parce que dans l'état où elle est, lorsqu'on en fait usage, elle est entortillée, comme le bout d'un fouet ordinaire pourroit l'être, par l'effet du mouvement qui lui seroit imprimé. On surajoute un tel fouet, qui a quelques brasses de longueur : 1°. aux estropes de quelques poulies (fig. 35. M.) pour les attacher dans certains lieux d'un vaisseau; ce qui fait donner à ces dernières le nom de poulies à fouet, *tail blocks;* 2°. au bout de quelques bosses comme en *d* fig. 43.) afin qu'on puisse en entourer dans plusieurs points un cable qu'une telle bosse doit retenir. — De même qu'il y a des poulies à fouet, il y a aussi des palans à fouet. — D'autres tresses fortes et longues sont employées pour retenir un vaisseau en carène. Une de leurs extrémités est terminée par un œillet par lequel elle est attachée à une boucle fixée sur le vaisseau abattu, et le bout est fouetté ou entortillé sur le cordage ou le garant de l'appareil qui a servi à incliner le bâtiment sur le côté. Ces tresses sont des fouets de carène. — Dans le commettage des cordages un peu considérables, on se sert d'un fouet qui, attaché par un bout à un bâton nommé gatton, enveloppe le cordage commis et fixe ainsi le gatton de manière qu'il peut servir alors de lévier pour propager la torsion qui est produite par des manivelles éloignées. — Ce tortillement d'un fouet sur un point d'appui quelconque est nommé amarrage à fouet, *lashing of a tail block*. — On donne aussi le nom de fouet de mât à la partie supérieure des mâts d'un vaisseau, lorsque foible et

Digitized by Google

très-élevée; elle joue comme le manche d'un fouet dans les vives oscillations du bâtiment.

Fouetter. v. a. Lorsqu'on fait tourner le bout d'un cordage libre, sur un cordage tendu, afin que le frottement l'y retienne et l'empêche de glisser, malgré les efforts qui peuvent lui être appliqués; c'est fouetter le premier cordage sur le second. On fouette ainsi des bosses sur un cable, ou une poulie sur un cordage (Voy. Fouet), en faisant tortiller le fouet qui les termine autour de ce cable ou de ce cordage. Si ce sont des garcettes dont on enveloppe en quelques points une tournevire, c'est fouetter les garcettes sur la tournevire. — On dit des voiles qu'elles fouettent le mât, *to flap back against the mast*, lorsque déployées dans un temps où le vent est trop foible pour les maintenir tendues constamment, on les voit alternativement s'approcher, battre le mât qui les porte, et s'en éloigner ensuite pour retomber de nouveau et successivement.

Fougue. Ce mot sert à distinguer un mât, une vergue, et une voile des autres mâts, vergues et voiles d'un vaisseau. — On nomme mât de perroquet de fougue, *mizen top mast*, celui qui dans un bâtiment gréé (fig. 1. A.) est placé immédiatement au-dessus et presqu'au bout du mât d'artimon. C'est *on* (fig. 17. A.). — On nomme vergue de fougue, celle qui est portée par le mât dont on vient de parler. On la voit (fig. 1. A.) et séparement en *ab* (fig. 79. M.). — La voile attachée à cette vergue est nommée voile de fougue, ou perroquet de fougue. C'est *abdc*, et elle est au mât d'artimon ce qu'est un hunier à l'égard du grand mât ou du mât de misaine.

Four. s. m. On donne ce nom à une partie *opq* (fig. 15. P.) de la soute aux poudres *tuq*, qui est séparée du reste de l'emplacement par une cloison *op*, et qui sert à renfermer des gargousses. — Au reste, dans un vaisseau, il y a un four ordinaire, *oven*, qui est portatif, et qui est construit en bois et en briques, et fortifié avec des liens de fer. On voit en *d* (fig. 9. P.) le lieu où ce dernier four est établi sous le gaillard d'avant d'un vaisseau.

Fourcat. s. m. Varangue dont l'acculement est très-considérable, ou dont les branches forment entr'elles un angle si aigu qu'elle présente dans son ensemble la figure d'une fourche. Telles sont *e* et *f* (fig. 57. C.), et les couples dont de telles pièces sont les varangues sont ceux qui sont placés aux deux extrémités d'un bâtiment, comme on peut le voir (fig. 39. C.). — De même que les varangues de certains couples reçoivent par leur forme le nom de fourcats, *crotches*, de même aussi les varangues de porques qui leur ressemblent ou qui leur correspondent sont des fourcats de porques, *crotches of the riders*. — Lorsqu'on prépare ces fourcats, on les compose quelquefois, à cause de la difficulté de trouver des bois convenables, de deux pièces réunies par leur épaisseur, et dont chacune forme une branche de fourcat. — On voit en *g* (fig. 56. C.) une pièce composante d'un fourcat. De telles

Digitized by Google

pièces séparées sont des demi-fourcats, et leur ensemble est un fourcat d'assemblage. — Enfin, on nomme fourcat d'ouverture, *lowest transom*, la barre la plus basse de celles qui entrent dans la composition de l'arcasse d'un vaisseau. C'est celle qui est la plus voisine de *g* (fig. 60. C.), et dont on voit le profil en *a* (fig. 73.). Ses branches forment un angle plus ou moins aigu, et leur inclinaison a fait donner à cette barre seule le nom de fourcat d'ouverture.

Fourche. s. f. Un certain appareil, composé de deux longues pièces de sapin qui, établies dans un plan vertical, se croisent à leur sommet et s'éloignent l'une de l'autre par leur pied, reçoit le nom de fourche à mâter, parce qu'il est employé à élever des mâts pour faciliter leur établissement à bord de certains bâtimens. C'est à cet effet qu'à la tête de cet appareil, solidement contenu, on attache toutes les poulies et on passe tous les cordages qui sont nécessaires pour une telle opération. — Il y a des fourches de carène qui sont de longues perches armées de fourches ordinaires en fer. On s'en sert pour appliquer le feu, de fagots allumés, sur les diverses parties de la carène d'un vaisseau dont on veut brûler l'enduit extérieur. — On donne le nom de fourches d'artimon, à des cordages qui servent à replier sur sa vergue la partie supérieure de la voile d'artimon, lorsqu'on veut soustraire cette voile à l'impulsion du vent (fig. 1. A.). Elles reçoivent ce nom, parce qu'attachées sur le bord vertical et postérieur de cette voile, elles se partagent en deux branches qui passent de chaque côté de la voile pour se rendre obliquement à divers points de la longueur de la vergue, et former ainsi une espèce de fourche. — On nomme aussi fourche de beaupré, les deux alonges d'écubiers qui de chaque côté du beaupré *B* (fig. 1. P.), s'élèvent jusqu'en *f* pour contenir ce mât latéralement, et l'embrasser étroitement par une excavation faite dans leur épaisseur.

Fourrer. v. a. *To serve*. Envelopper un cordage, par des tours pressés et nombreux d'un petit cordage nommé bitord, et dans un sens perpendiculaire à la longueur du premier cordage. Un tel entourage sert à garantir des manœuvres précieuses, des effets destructifs du frottement. On voit en *ED* (fig. 18, M.) une portion de cordage qui est fourré. — On fourre un cable, *to keckle*, dans certaines parties de sa longueur, qui sont le plus exposées au frottement : mais c'est en les enveloppant de toile, ou de pièces tressés en fil carret, soit auprès de l'arganeau où le cable est attaché, soit auprès des écubiers par lesquels il sort du vaisseau.

Fourrure. s. f. *Service*. Les toiles goudronnées dont on enveloppe ou un cable, *rounding*, ou des cordages très-utiles, reçoivent le nom de fourrures, *parceling*. D'autres enveloppes en paillets, *plat*, sont aussi des fourrures, ainsi que les tours de bitord dont on recouvre certains cordages, *service*. (Voy. Fourrer). — La fourrure d'une vergue, est un renfort en bois tel qu'on le voit en *x* et en *ab* (fig. 15, A.)

Digitized by Google

ou dans d'autres vergues (fig. 19, 20, 21, 22). Ce renfort est nécessaire dans cette partie de la vergue, parce que c'est par ces points qu'elle est suspendue, et qu'elle résiste aux efforts que la voile qu'elle porte exerce dans chaque point de sa longueur. — En construction, les charpentiers donnent le nom de fourrures, *furrings*, à des morceaux de bois, de toutes sortes de formes, qu'ils appliquent sur des pièces de bois, pour réparer les défectuosités qu'elles offrent dans leurs contours. — Ils nomment fourrures de gouttière, *water ways*, de fortes ceintures en bois, qu'ils appliquent intérieurement par une face sur la muraille d'un vaisseau, et par une autre sur le bord d'un plancher ou d'un pont. On voit, (fig. 46, C.) une section verticale *icnd* d'une telle fourrure qui est accolée par la face *id* sur la muraille *adm* et qui par l'autre *nd* est adentée avec le bau correspondant *und*. On voit la même section au-dessus de *x* (fig. 53, C.) sur le bord du premier pont d'un vaisseau de guerre. C'est dans ces fourrures de gouttière que sont percés les trous qui servent de conduit à l'eau qui peut se répandre sur un pont de vaisseau. — Les pièces de bois tendres qu'on applique en plusieurs lieux d'un vaisseau pour qu'elles présentent des surfaces moins dures, et moins tranchantes aux cordages qui frottent nécessairement sur elles, reçoivent aussi le nom de fourrures. Il y a de telles pièces *ui* (fig. 38, C.) qui sont fixées extérieurement, sous le bord inférieur des écubiers *d* pour la conservation des cables; il y a, dans le même dessein, une pièce demi-cylindrique, qu'on applique sur la face postérieure du traversin, *CD* (fig. 35, C.) des bittes *EM*, *FN*; et sur la face supérieure des porte-vergues, *bl* (fig. 1, P.), ou *sn* et *bn* (fig. 3, P.), c'est un doublage en bois tendre qui reçoit le nom de fourrure de bittes et de porte-vergues; cette dernière fourrure préserve en même-temps des effets du frottement et les porte-vergues et les cordages qui passent fréquemment et avec vitesse sur ces parties de l'éperon.—Dans la construction de quelques mâts, on place aussi, soit à leur tête, soit à leur pied, des pièces de bois supplémentaires pour conformer convenablement ces parties, et on les nomme des fourrures de mât. C'est ainsi, qu'on donne une forme quarrée au pied *z*, (fig. 16, A.) d'un mât de hune *nz*, et qu'on prépare autour de la tête d'un mât inférieur la coulisse, par laquelle doit passer un mât supérieur, et qui est en partie terminée par les jottereaux.

Fraicheur. s. f. On donne ce nom, quelquefois, à un vent très-foible qui n'est sensible qu'auprès de la surface de la mer ou dans les couches les plus profondes de l'atmosphère; *light air of a wind*.

Fraichir. v. n. *To begin to blow high*. On dit du vent qu'il fraîchit, lorsque de foible qu'il étoit, il devient plus fort en prenant des accroissemens de vitesse.

Frais. adj. *Fresh wind*. Un vent modéré, et qui permet de déployer dans un vaisseau, sans aucun risque, toutes les voiles, dont il est pourvu,

Digitized by Google

est un vent frais ; ensuite les divers degrés de force du vent, soit inférieurs, soit supérieurs au vent frais, sont exprimés par des mots ajoutés au mot Frais. C'est ainsi que le petit frais, *light gale*, est un vent plus foible que le vent frais, tandis que ceux qui sont plus forts depuis le vent frais jusqu'à la tempête, sont exprimés gradativement par joli frais, *gentle gale*, beau frais, bon frais, *fresh gale*, grand frais, gros frais, *hard gale*.

Franc. adj. On dit du vent régnant qu'il est franc, lorsque sa direction est telle, qu'un vaisseau peut, avec ses voiles orientées obliquement à la quille, suivre une route déterminée ou proposée. — On donne le nom de franc-bord à l'ensemble de tous les bordages ou de toutes les planches qui recouvrent extérieurement la carène d'un vaisseau; *planks of the bottom*. — Dans les corderies, on nomme franc funin ou franc-filin, *white hauser*, un fort cordage, dont les fils ni les torons ne sont pas goudronnés, parce qu'ils sont destinés à transmettre ou à soutenir de grands efforts. La grosseur de cette espèce de cordage varie de cinq à huit pouces. On en fait usage dans les grands appareils pour les ouvrages des ports, c'est-à-dire, pour mâter les vaisseaux, pour les lancer à l'eau, pour les caréner, pour les tirer à terre, pour les mettre dans les bassins, etc. — Un terme de commerce maritime est celui de franc-tillac, qui est le nom du plancher ou du pont supérieur, dans un bâtiment de charge.

Franchir. v. a. Un vaisseau franchit la lame, *to rise easily upon the sea*, lorsque, dans son mouvement progressif sur une mer agitée, il s'élève facilement avec les vagues qui viennent à sa rencontre, ou qu'il rencontre sur sa route. — Il franchit un banc, un rocher, un haut-fond, etc., *to force over a bank*, lorsqu'il passe par-dessus et au-delà sans y rester échoué, après les avoir touchés par quelque point de sa carène. — Il franchit dans un port, *to sew in a harbour*, lorsqu'après avoir échoué ou s'être appuyé sur le fond de la mer, il vient à flotter par l'affluence des eaux apportées par la marée. Si ces eaux qui viennent l'envelopper ne s'élèvent que de quelques pieds autour de lui, il est dit franchir de N pieds, *to be sewed by N feet*, parce qu'il est réellement soulevé par une force proportionnée au volume d'eau déplacé, quoique même cette force ne suffise pas pour le faire flotter. — On franchit à la pompe, *to free a ship of water*, lorsqu'à l'aide de cette machine, plus ou moins multipliée, on vient à bout de tirer du fond d'un bâtiment, une quantité d'eau plus grande que celle qui s'y introduit par des aventures accidentelles. — Enfin, le vent franchit, lorsque sa direction, d'abord très-peu favorable à la route d'un vaisseau, éprouve des changemens avantageux, c'est-à-dire, lorsque l'angle d'incidence du vent, sur les voiles d'un vaisseau orientées obliquement à sa quille, étant d'abord très-foible, devient plus grand, et produit l'accroissement de la vitesse de ce vaisseau sur la route qu'il se propose de suivre.

Digitized by Google

Frapper. v. a. *To fix or lash.* Attacher fixement et à demeure. C'est dans ce sens qu'on dit frapper une poulie. On dit aussi frapper une manœuvre, pour exprimer qu'elle est fixée invariablement par un de ses points dans un certain lieu, ou qu'elle y fait dormant; et c'est ce qui distingue ce mot frapper, de celui d'amarrer qui signifie attacher un cordage en un point quelconque, de manière qu'il puisse être détaché à volonté et à chaque instant, suivant les variétés successives des circonstances. — Frapper une gournable, ou une cheville de bois, c'est la pousser ou chasser à coup de masse dans le trou qui est fait pour la recevoir.

Frégate. s. f. Bâtiment de guerre, qui n'a qu'un seul pont, ou une seule batterie entière, et qui est armé d'un nombre de canons au-dessus de vingt et au-dessous de cinquante, distribués sur son pont et sur ses deux gaillards, *frigate of war.* Les frégates ont aussi un faux-pont, qui, avec le pont dont nous avons parlé, termine un emplacement nécessaire pour le logement de l'équipage et pour d'autres convenances. Son gréement est semblable à celui d'un vaisseau à plusieurs ponts, (fig. 1, A.). Les frégates sont distinguées entre elles par le nombre de leurs canons; elles le sont aussi par le calibre de ces mêmes canons. Ainsi il y a des frégates de 8, de 9, de 12 et de 18 suivant la force des boulets employés dans leur batterie. — Ce nom de frégates pris généralement, annonce un bâtiment dont la marche est rapide et supérieure à celle de tout autre bâtiment : c'est pourquoi, un gros vaisseau, lorsqu'il est bon voilier, est dit marcher comme une frégate, ou plutôt comme une frégate devroit marcher; car les bâtimens qui sont dans la classe des frégates n'ont pas toujours la qualité de la marche qu'on a eu le dessein de leur donner.

Frégater. v. a. Un vaisseau est frégaté, lorsque la forme de sa carène ressemble à celle de la carène ordinaire des frégates, *frigate built,* c'est-à-dire, que ses fonds sont pincés, ou ses varangues acculées et ses façons élevées. — Il passe aussi pour être frégaté, lorsque son œuvre morte, ou sa charpente qui domine au-dessus de l'eau, présente la forme et l'apparence de celle d'une longue frégate, par une hauteur médiocre et un air de légéreté, qui déguisent la force de ce vaisseau et le font présumer d'une classe inférieure à la sienne.

Fret. s. m. *Freight.* Loyer d'un vaisseau, soit en partie, soit en totalité. — On prend un vaisseau à fret, c'est-à-dire, à loyer, *to take a ship to freight,* on le charge à fret. — Payer le fret d'une marchandise ou de tout autre objet, c'est en payer le port ou les frais de transport.

Fréter. v. a. *To charter a vessel.* Donner un vaisseau à loyer. — Les conditions d'un tel loyer se font ou par mois, ou par voyage, ou par tonneaux, *to charter by the month, or the entire voyage, or by the ton.* — Fréter cap et queue, ou en grand, ou en travers, c'est louer un vaisseau en entier, *to take to freight the whole, or by the great; to charter a vessel on the bulk.*

Digitized by Google

Frêteur. s. f. *Owner of a ship that charters her.* Propriétaire qui donne son bâtiment à loyer.

Frise. s. f. Planches sculptées, qui, dans la composition de l'éperon, garnissent et ornent l'intervalle des aiguilles, *ba* et *cu* (fig. 1. P.) sur chaque face de cette charpente.

Friser. v. a. Etendre de la frise ou des morceaux d'une étoffe de laine nommée frise, soit dans les parties où les pièces qui composent la quille d'un vaisseau, sont en contact; soit entre les bords des sabords et de leurs mantelets, afin que l'eau ne puisse s'introduire par toutes ces issues, et que cette étoffe épaisse et élastique lui ferme exactement tout passage.

Front. s. m. Ce nom sert à distinguer un certain ordre de marche qui est observé quelquefois par les vaisseaux d'une armée. Des vaisseaux sont en ordre de front, ou rangés sur une ligne de front, lorsque cette ligne est perpendiculaire à la direction du vent (fig. 7. E.).

Fronteau. s. m. *Breast work.* Planche sculptée dont on recouvre extérieurement la face verticale du barrot ou de la poutre qui termine, en dedans d'un vaisseau, ou chacun des gaillards, ou la dunette. C'est en *ab* et *cd* (fig. 13. P.) que sont placés les fronteaux des gaillards, *breast work of the quarter deck*, et en *A* celui de la dunette, *breast work of the poop.* — Lorsqu'un vaisseau est à coltis comme dans la (fig. 38. C.), il a un fronteau de coltis qui règne d'un bossoir à l'autre sur le devant du barrot extrême du gaillard d'avant. — Enfin, on nomme fronteau de volée, une certaine saillie *o* (fig. 17. C.) ou un excédent de bois qu'on laisse sur la face intérieure de la serre bauquière *x* d'un vaisseau, pour servir d'appui à la volée d'un canon *ab* (fig. 32.), lorsqu'il est à la serre ou lorsqu'il est retiré du sabord et en dedans du vaisseau.

Fronton. s. m. Ornement en sculpture qui décore la partie supérieure de la poupe d'un vaisseau, c'est-à-dire, celle qui est au-dessus de la galerie, et qui forme le couronnement du tableau ou de cette façade extrême d'un bâtiment.

Fuir. v. a. Un vaisseau fuit la lame, lorsqu'il manœuvre pour courir devant elle directement et éviter son atteinte; c'est pourquoi il fait alors vent arrière, ou court devant le vent, *to run away*, avec toutes les voiles que les circonstances lui permettent de déployer avec sureté.

Funin. s. m. *White hawser.* Nom général des cordages blancs, ou faits avec des fils non goudronnés, pour servir aux grands appareils employés dans les opérations des ports. C'est un tel nom qui distingue ces cordages de ceux plus nombreux et plus variés, qui ne sont composés que de fils imbibés de goudron, et qui avec même grosseur ne sont pas susceptibles d'une aussi grande résistance. — Quelquefois ces cordages sont nommés funins seulement, et quelquefois francs-funins.

Fusée. s. f. La mèche ou la pièce centrale d'un cabestan (fig. 29.

Digitized by Google

C.), porte quelquefois le nom de fusée. Cette pièce *bcoe* est celle sur laquelle sont fixés les taquets tels que *srnu*, et d'autres pièces qui achèvent la composition totale d'un cabestan. — Les pommes ou les bourlets qu'on fait en corde sur divers points de la longueur d'une tournevire comme en *t* et *s* (fig. 43. M.), reçoivent aussi de quelques marins le nom de fusées de tournevire. De même certain bourlet, dont on garnit un aviron dans le point de sa longueur, par lequel il est lié au bateau qu'il doit aider à mouvoir, est nommé fusée d'aviron; il sert à empêcher l'aviron, lorsqu'il est abandonné par le rameur, de glisser ou de passer la bague de corde qui l'attache au tolet.

FUT. s. m. *Vane stock*. Chassis léger où l'on encadre une partie extrême d'une banderolle flottante, telle qu'on en voit au sommet des mâts de la fig. (10. V.). Ce cadre est préparé pour tourner au gré du vent, sur une verge de fer verticale qui termine la hauteur du mât, et lorsqu'il est garni de la banderolle c'est une girouette. Sans banderolle, ce n'est qu'un fût de girouette.

G.

GABARE. s. f. *Vessel of burthen*. Bâtiment de charge ou de transport. Il y en a de grandeur et de forme différentes. Les gabares qui sont employées pour le service de la marine nationale sont pontées et d'un port assez considérable; et souvent elles ne diffèrent des flûtes que parce qu'elles n'ont pas de faux-ponts. Sur les rivières, quelques bateaux plats pontés et non pontés qui servent au transport de marchandises ou d'approvisionnemens de tout genre portent aussi le nom de gabare, *barge*.

GABARER. v. n. C'est communiquer un mouvement progresssif à un bateau ou à un canot, à l'aide d'un seul aviron qui est alors établi au milieu de son couronnement ou de sa poupe, et dans son plan diamétral. Le rameur tourné du côté de la poupe agite cet aviron, en faisant décrire alternativement de tribord à babord et de babord à tribord, un arc de cercle à sa partie extérieure ou à sa pelle; et la résistance qu'il éprouve dans ce mouvement, suffit par l'effort qu'il met à la vaincre, pour pousser le canot directement de l'arrière vers l'avant. Cette manière de ramer que quelques marins appellent goudiller n'exige qu'un seul rameur, tandis qu'il faut toujours un nombre pair de rameurs, lorsque les avirons sont sur le côté de l'embarcation pour produire une vitesse progressive sans rotation.

GABARIAGE. s. m. Plan de séparation de deux membres accollés qui forment un seul et même couple. On voit (fig. 89. C.) une bran-

Digitized by Google

che entière d'un couple de vaisseau ; elle est composée des pièces, *ac*, *cg*, *gi*, *il*, qui sont appliquées par une de leurs faces sur la face correspondante des pièces parallèles, *ze*, *ed*, *df*, *fh*, *hk*, *km*, et le plan de ces faces en contact est le gabariage *dfhkl* de ce couple, dont les deux suites parallèles d'alonges sont les deux membres. — Les couples qui dans la fig. (89. C.) sont établis à leur place respective, laissent apercevoir un trait qui sépare les deux membres de chaque couple, c'est-à-dire, leur gabariage. Ce mot vient de ce que ce trait de séparation est toujours exactement égal à celui qui est tracé (fig. 2. P.) sur le plan vertical d'un vaisseau ; et pour donner aux pièces composantes d'un couple ce contour extérieur, on forme un gabari ou un modèle des courbes représentées dans la fig. (2. P.).

Gabarier. v. a. *To mould a piece of timber.* Donner à l'arrête d'une pièce de bois, un contour ou une courbure parfaitement semblable à un patron qui est fait exprès en planches minces. Si une pièce de bois doit être employée à former la varangue d'un couple, et que *acg* (fig. 60. G.) soit le patron du contour extérieur *acg* de cette varangue, on présente ce patron sur une des faces de la pièce ébauchée et on donne à une de ses arrêtes extérieures, la forme *acg*. S'il s'agit de gabarier une pièce de bois pour en faire une alonge de couple, on porte aussi sur une de ses faces le patron *srgki* (fig. 51. G.) et on donne à une arrête convenablement située, le contour *gr* ; après ce travail, de telles pièces sont gabariées ou taillées d'après un patron.

Gabarier. s. m. Nom distinctif du marin qui commande une de ces gabares dont on fait usage sur les rivières pour le commerce intérieur de l'Empire. On leur donne aussi le titre de patron ou maître de gabare. — Un gabarier conduit et dirige sa gabare pour le service de laquelle il loue, suivant sa grandeur, des hommes ou des matelots qui sont sous ses ordres pendant le temps de leur engagement.

Gabarit. s. m. *Mould.* Patron du contour ou de la courbure que doit avoir l'arrête d'une pièce de bois. On voit en *acg*, (fig. 60, G.) le gabarit de la varangue d'un couple, et (fig. 51) ceux des alonges d'un couple semblable ainsi que de sa varangue. Le patron de celle-ci est *dzuca* et *zuc* est la courbure qu'on doit donner à la pièce de bois qui doit être transformée en varangue par un charpentier. D'ailleurs les alonges du même couple qui sont faites pour être accolées ensemble, ont pour patron *acih*, *fglk*, *hiqp*, *klsr*, *pqut*, et leur contour extérieur est prescrit par les courbes partielles et extérieures, *ci*, *gl*, *iq*, *ls*, *qu*. Ces patrons ou gabarits sont faits de planches minces, et leur bord extérieur *ucgilqs*, est déterminé conformément au contour des lignes courbes qui sont représentées dans le plan vertical, (fig. 2, P.). C'est ainsi qu'on fait le gabarit du maître couple, *ocbanrsfi*, ou le maître gabarit, *midship mould.* Cet usage de faire des patrons de tous les couples représentés (fig. 2, P.) a fait donner aussi à ces mêmes couples le nom de gabarits. C'est pourquoi si un vaisseau est

Digitized by Google

d'une forme plus ou moins avantageuse, on dit qu'il est d'un beau ou d'un vilain gabarit; et tracer ces couples ou ces sections d'un vaisseau sur le plan *fbo*, c'est tracer les gabarits de ce vaisseau : de là vient aussi que dans un port, la salle sur le plancher de laquelle on dessine les branches des couples d'un vaisseau, dans toute leur grandeur, et semblables à ceux qui sont tracés sur le plan, (fig. 2, P.) porte le nom de salle des gabarits, *mould loft.* — On fait les gabarits de toutes les parties principales d'un vaisseau, comme ceux d'un couple. On fait donc ceux de l'étrave, dont le contour est *abc*, (fig. 56, G.), des lisses, telles que *afno*, (fig. 69), des estains tels que *aru*, (fig. 67, C.), des barres de l'arcasse, telles que *ub*, *up*, *uq*, *ur*, *us*, etc. On voit celui de l'étambot, (fig. 54). Enfin, on fait celui du gouvernail, *eudca*, (fig. 35, G.) *clarion*, et c'est le seul gabarit qui soit conservé et gardé à bord d'un vaisseau, pour servir à former un nouveau gouvernail lorsque le premier a été emporté ou par la mer, ou par des boulets, ou par quelque choc contre des rochers.

Gabarot. s. m. Petit bateau dont la carène est très-platte. Toutes ses sections horisontales sont presque semblables à autant de parallelogrammes, ce qui fait que ses extrémités sont quarrées. Ses faces latérales sont verticales, et ses fonds ont une surface légèrement courbe qui se relève à l'avant et à l'arrière sous une certaine inclinaison à l'horison. Conséquemment à cette forme si dissemblable de celle d'un canot, quoique leur grandeur soit peu différente, un gabarot enfonce peu dans l'eau sous une charge assez considérable, et il ne sert que dans les ports ou sur les rivières au transport d'objets quelconques.

Gabet. s. m. *Vane.* On donne quelquefois ce nom à une pinnule qu'on adapte à certains instrumens propres à déterminer en mer la hauteur des astres.

Gabie. s. f. Treillis en bois, qui ressemble à une hotte, et qui est appliqué sur un des côtés de la tête des mâts à antennes. On voit (fig. 8, V.) au sommet des mâts d'une galère, et au-dessous de la flamme une gabie. Elle est propre et destinée à recevoir et soutenir un matelot qui s'occupe de quelques opérations relatives aux manœuvres du bâtiment. La fig. (53, M.) donne une idée de la forme de la tête d'un mât à calcet, lorsqu'il est encore sans gabie.

Gabier. s. m. Titre distinctif de certains matelots estimés et précieux, qui dans le service d'un vaisseau sont distribués dans les hunes de ses mâts; ce titre est fondé sur la confiance particulière qu'ils méritent par leur savoir, leur expérience et leur activité. Ils sont chargés spécialement de prendre soin des mâts, des vergues, des voiles et de leurs manœuvres, de les visiter chaque jour et de rendre compte de leur état. Ce sont les gabiers qui envergüent et désenvergüent les voiles, qui prennent des ris, exécutent et dirigent toutes les manœuvres hautes, ou les opérations faites au haut des mâts sous les ordres des officiers du vaisseau. — Les matelots qui remplissent ces fonctions

Digitized by Google

dans la hune de misaine, sont les gabiers de misaine, et ils sont ainsi distingués des gabiers du grand mât et de ceux d'artimon, *top men.* — Leur nom vient du mot Gabie, qui est aussi une espèce de hune adoptée pour les mâts à calcet ou à antennes dans les galères et autres bâtimens de la Méditerranée.

Gabord. s. m. *Garboard strake.* Nom distinctif du bordage, ou de la suite de planches qui, faisant partie de l'enveloppe extérieure d'un vaisseau, est placé près de la quille, de manière qu'un de ses bords est reçu dans la rablure de cette quille depuis l'etrave *b* jusqu'à l'étambot *m*, (fig. 39, C.). On voit près de *g*, et de chaque côté de la quille, (fig. 53), la section transversale de deux gabords qui paroissent sensiblement mordre dans l'épaisseur de la quille *g*. — Quelquefois on donne à ces mêmes bordages le nom de ribord, au lieu de celui de gabords; mais celui-là doit être consacré à distinguer des gabords, les bordages qui sont établis immédiatement au-dessus d'eux, et qui les accompagnent dans toute leur longueur.

Gaburon. s. m. La pièce qui reçoit quelquefois un tel nom, est plus connue sous celui de jumelle de racage. (Voy. Jumelle).

Gaffe. s. f. *Boat hook.* Un instrument de fer (fig. 40, C) qui a deux branches, dont l'une est crochue, et l'autre droite et pointue, avec une douille emmanchée d'un long bâton, est ce qu'on nomme une gaffe. On en fait usage dans les bateaux, canots et chaloupes, pour les pousser ou les retenir, suivant l'exigence et la convenance des circonstances. On empêche ainsi, ou on modère à volonté le choc et l'approche de ces frèles bâtimens, à l'égard de la terre ou de quelques vaisseaux, comme aussi à l'aide de cet instrument, on s'accroche au premier point d'appui qui se présente, pour lutter contre l'effort d'un courant, et pour le surmonter à force de bras, si la chose est possible et nécessaire.

Gages. s. m. *Mariner's wages.* Salaires des gens de mer ou des hommes qui servent sur les bâtimens de mer. Ces gages sont fixés sur les vaisseaux de la nation, et ils sont en raison de la capacité de ces hommes, mais ils sont convenus de gré à gré sur les bâtimens marchands, entre les hommes de mer et ceux qui les employent. L'équipage d'un navire de commerce perd tous ses droits aux gages convenus, si le bâtiment fait naufrage, et il ne lui en reste que sur les objets qui peuvent être sauvés.

Gagner. v. a. Lorsqu'on parvient à atteindre un port dans une circonstance critique, c'est gagner ce port, *to secure a harbour.* On doit entendre de même l'expression, gagner un mouillage ou le mouillage, et si on n'y réussit qu'après une bordée, ou en courant au plus près du vent, c'est gagner à la bordée. — Un vaisseau gagne au vent, *to get to windward*, ou dans le vent, lorsqu'en dirigeant sa marche, il s'avance à l'aide du vent, et s'approche des points de l'horison, desquels le vent paroit souffler. Il ne peut gagner au vent lorsqu'il

reste

Digitized by Google

reste sur la ligne perpendiculaire à la direction du vent ; ou lorsqu'il est sans cesse entraîné au-dessous de cette ligne. — Si on compare la position de ce vaisseau à celle d'un autre vaisseau ou d'un objet quelconque, on dit que le premier gagne le vent ou le dessus du vent, *to gain the weather gage of a ship*, *to get to windward*, lorsque par sa vîtesse, sa bonne manœuvre et des routes bien combinées, il parvient à se placer sur une ligne perpendiculaire à la direction du vent, tandis que le second se trouve au-dessous de cette même ligne. Comme une telle position est avantageuse, un vaisseau qui l'obtient sur un autre vaisseau, est dit aussi avoir gagné l'avantage du vent, *to gain the weather gage of a ship*. — Gagner un vaisseau, c'est l'emporter sur lui par une vîtesse supérieure, et se placer en avant de lui après avoir été en arrière.

Gaillard. s. m. Plancher partiel, qui ne recouvre que l'extrémité du pont supérieur d'un vaisseau, à une hauteur de cinq à six pieds. On a représenté, dans la fig. (13, P.) à vue d'oiseau, le gaillard d'arrière *dci* d'un bâtiment, et son gaillard d'avant *abo*; et dans la fig. (1, P.) leur hauteur *Rs* au-dessus du pont supérieur. Le premier, *quarter deck*, règne de *nmR*, c'est-à-dire, depuis la poupe jusqu'au delà du grand mât, et le second ou celui d'avant, *fore castle*, s'étend de *fenm*. — Dans un vaisseau de guerre, ces planchers ou ces gaillards sont chargés de quelques canons d'un calibre plus foible que ceux des grandes batteries, et on peut juger de leur nombre ainsi que de leur place dans un vaisseau de 74, par les sabords qui sont percés dans la muraille au-dessus de ces gaillards. Des lignes ponctuées tracées aussi sur cette muraille, indiquent d'ailleurs les dispositions de plusieurs chambres, destinées au logement d'une partie des officiers de ce vaisseau, et établies au-dessus du gaillard d'arrière, comme la chambre de conseil qui est terminée extérieurement par une galerie *Rgo*, qui est vue de face (fig. 42, C.). La fig. (3, P) donne une idée de la charpente du gaillard d'avant, en le présentant d'un côté recouvert de planches ou de bordages, et de l'autre côté sans aucun bordage. — Quoique les gaillards d'avant et d'arrière d'un vaisseau soient séparés par un intervalle *abcd*, *waist*, (fig. 13, P.) ils communiquent par les passe-avants *ad* et *hc*.

Gaine. s. f. *Canvass edging*. Ourlet large et plat qu'on fait sur les bords d'une voile en repliant la toile sur elle-même. On fait aussi une gaîne aux pavillons et aux flammes sur le bord par lequel ils sont retenus lorsqu'ils flottent au gré du vent; et cette espèce de renfort rend ces côtés plus susceptibles de résister à toutes déchirures.

Galeasse. s. f. *Galeas*, grand bâtiment à rames et à voiles; il a reçu son nom des Vénitiens qui en ont fait usage, et sa forme est semblable à celle des galères.

Galere. s. f. *Galley*. Long bâtiment à voiles et à rames. Ses voiles, enverguées sur des antennes, sont peu nombreuses, et sont portées

Digitized by Google

par deux mâts. Lorsque le temps ne permet pas d'en faire usage, une galère est mise en mouvement à l'aide de beaucoup d'avirons (fig. 8, V.), et quelquefois les voiles et les rames sont employées en même temps. Les galères ne naviguent que sur la mer Méditerrannée, et ne conviennent que dans de belles mers.

Galerie. s f. *Gallery*. Vaste balcon, *Rgo*, (fig. 1, P.) qu'on voit de face (fig. 42, C.) et de profil (fig. 1, A.). Cette galerie est saillante en dehors de la poupe d'un vaisseau à laquelle elle est attachée, et elle est environnée d'une balustrade. Sa plate-forme est le prolongement du gaillard, et elle communique ordinairement par deux portes à une salle de compagnie nommée chambre de conseil. Son plan horisontal est représenté en *G*, (fig. 7, P.) et elle est recouverte à une hauteur convenable par une petite voûte saillante qu'on nomme tendelet et dont la section est *pr*, (fig. 1, P.). D'ailleurs elle est ornée et sculptée, comme on peut le remarquer dans le profil qui est présenté, (fig. 1, A.). — Tous les bâtimens n'ont une galerie semblable, qu'autant qu'ils sont d'une certaine grandeur; et souvent au lieu de faire exécuter réellement cette galerie de poupe, *stern gallery or balcony*, on se contente d'en peindre l'image, ou de la figurer à la place qu'elle occuperoit sur la poupe. Cette galerie feinte reçoit le nom de fausse galerie. — Dans l'intérieur des vaisseaux de guerre, et à la hauteur de la flottaison, on forme un corridor sur le faux-pont dans son contour. C'est *AA* (fig. 14, P.), et il porte le nom de galerie, *gangway of the orlop*. Cette galerie est faite pour faciliter l'inspection et la visite de la muraille d'un vaisseau dans tous les temps, et surtout pendant un combat. Si la muraille vient à être percée par des boulets dans cette partie correspondante à la galerie, c'est-à-dire, aux environs du niveau de l'eau, alors ce corridor étant libre, permet de découvrir promptement les ouvertures qui peuvent être faites, et donne assez d'aisance pour y apporter les remèdes nécessaires.

Galette. s. f. *Round and flat sea biscuit*. Nom des pains de biscuit ronds et plats, dont les bâtimens de mer sont toujours approvisionnés pour la nourriture des équipages, dans les voyages d'une certaine étendue.

Galgale. s. f. Composition de chaux, d'huile et de goudron dont on forme une espèce de mastic dans les Indes, pour enduire la carène des vaisseaux avant de leur appliquer un doublage, c'est-à-dire, une seconde enveloppe faite de planches.

Galhauban. s. m. Long cordage qui descend du sommet des mâts de hune ou de perroquet, jusqu'aux porte-haubans d'un vaisseau sur lesquels il est fixé. Destiné comme un hauban à étayer ces mâts latéralement, cet usage lui a fait donner le nom de galhauban, *back-stay*. — On peut aisément distinguer (fig. 1, A.) le lieu et la longueur des galhaubans de tous les mâts partiels et élevés d'un vaisseau, et on remarquera qu'ils se rendent sur les porte-haubans de chaque

Digitized by Google

bas-mât, à des points situés en arrière des haubans des mêmes mâts. Par cette position ils assujétissent plus parfaitement les mâts auxquels ils sont liés. Ceux qui étayent les mâts de hune sont nommés galhaubans de hune, *top mast back stays*, et les autres galhaubans de perroquet, *top gallant mast back stays*. — On nomme galhaubans volans, *preventer back stays*, ceux qui sont supplémentaires, et qu'on n'établit que dans des momens de besoin.

Galion. s. m. *Galeon*. Nom général de quelques vaisseaux de charge, plus ou moins considérables, qui sont employés dans le commerce de l'Espagne, avec les Indes occidentales et avec plusieurs autres de ses colonies.

Galiotte. s. f. *Galliot*. On donne ce nom en Hollande à des bâtimens de transport, *dutch galliot*, (fig. 18 et 26, V.). Ils ont une mâture assez variable, et quelques-uns ressemblent un peu aux slops. — En France on donne le nom de galiottes à bombes, *bomb ketch*, à des bâtimens qui sont armés d'un ou deux mortiers placés dans leur milieu sur une plate-forme, (fig. 9, V.) et qui ne portent pas de mât de misaine, pour faciliter le bombardement par l'avant de ces bâtimens. — Les galiottes à bombes adoptées par les Anglais, sont gréées d'un mât de misaine — Sur la Méditerrannée, de petites galères reçoivent aussi le nom de galiottes, *quarter galley*.

Galoche. s. f. *Hollow cleat*. C'est le nom de certaines poulies qui ont une caisse plus longue que celle des poulies ordinaires, (fig. 44 et 47, M.). Garnies d'un rouet à une extrêmité, elles sont ouvertes transversalement sur une de leurs faces, et au-dessus des bords de ce rouet, pour laisser un passage à un cordage qui doit envelopper ce rouet ou en être éloigné à volonté. Lorsque ce cordage est dans la galoche, il est retenu par le moyen d'une bande de fer à charnière qui croise l'ouverture de la caisse. Ces sortes de galoches sont distinguées par le nom de galoches coupées. — Des poulies qui ont la forme représentée (fig. 8 et 13, M.) portent aussi le nom de galoches. Elles ne sont pas ceintes dans tout leur contour, comme les poulies ordinaires, par un cordage qui leur sert d'estrope, et elles sont fixées aux lieux où elles doivent être utiles, à l'aide d'un cordage qui passe par un trou percé à leur extrêmité. — On donne le nom de galoche à certains rouets qui sont encastrés dans l'épaisseur de la muraille d'un vaisseau, pour faciliter le passage de l'écoute de misaine et de celle de la grand-voile. Ces écoutes sont dirigées de dehors en dedans d'un vaisseau. Des galoches semblables sont aussi établies sur le plat-bord et au bout du gaillard d'arrière, ainsi qu'au couronnement des vaisseaux pour le passage des écoutes des bonnettes, etc. — On donne quelquefois le nom de galoches à des espèces de consoles en bois qui servent à l'appui de certains objets dans un vaisseau. — Enfin des demi-anneaux en bois ou en fer, qu'on fixe sur un corps par leurs deux extrêmités, pour servir au passage et à l'amarrage de

Digitized by Google

divers cordages, portent le nom de galoches, ou de mains de fer.

Galvette. s. f. Nom de certain petit bâtiment en usage sur la côte du Malabar, et qui porte un ou deux canons à ses extrêmités, sans en avoir d'ailleurs sur ses côtés, pour faire la course en temps de guerre.

Gambe. s. f. On donne ce nom à des cordages qui, partant des divers points des bords latéraux d'une hune, (fig. 76, M.) descendent obliquement sur les haubans du mât inférieur, pour y être attachés et maintenir ainsi non-seulement cette hune, mais aussi des caps de mouton par le moyen desquels sont roidis les haubans du mât supérieur, (fig. 1, A.) *futtock shrouds*. Cette position leur a fait donner par quelques marins le nom de haubans de revers. Chaque gambe (fig. 76, M.) porte à son extrêmité un croc de fer qu'on accroche à la queue de fer qui termine l'estrope des caps de mouton placés sur le bord de la hune (fig. A, M.), et chacune est fortement attachée par l'autre extrêmité au hauban inférieur qui lui correspond, et à la hauteur du trelingage.

Gamelle. s. f. Vase de bois composé et conformé comme un sceau ordinaire. Sa grandeur est telle, qu'il est propre à contenir la soupe nécessaire pour sept hommes, *mess*, et l'usage commun que ces sept hommes font de cette espèce de plat, fait dire que ces hommes sont ensemble à une même gamelle, *to mess together*, ou qu'ils sont compagnons de gamelle, *mess mates*. — Les élèves de marine font aussi gamelle ou sont à la gamelle, lorsque séparés de l'état-major, ils mangent ensemble à une table particulière, et celui d'entr'eux qui est chargé de diriger ainsi que d'ordonner les dépenses de cette table, reçoit le titre de chef de gamelle.

Garant. s. m. *Fall*. Lorsqu'un palan est employé dans une opération, le cordage qui passe sur les rouets des poulies qui le composent, se rend à la puissance motrice, et le bout de ce cordage auquel est appliqué cette puissance est le garant de ce palan, *fall of a tackle or tackle fall*. — Tel est le garant d'une caliorne, *fall of a winding tackle*; d'une candelette, *fore tackle fall*. Tel est aussi celui de capon, *cat fall*, qu'on peut aisément distinguer au-dessous de *mn*, (fig. 10, M.) et qui étant tiré par une puissance quelconque, sert à élever la poulie *B* de capon, et par conséquent l'ancre *tc* qu'elle soutient suspendue. Quelques marins donnent le nom de garant à tous les tours et retours d'un même cordage sur les différentes poulies d'un palan, mais il vaut mieux donner à ces derniers le nom de courans, et conserver à la partie du cordage sur laquelle la puissance agit immédiatement, le nom de garant, parce que cette puissance, par son action, garantit réellement la continuité ou les progrès de l'effet du palan, tandis que le reste du cordage court librement dans les poulies. — On dit adverbialement lâcher ou filer en garant, pour dire lâcher doucement et avec précaution.

Digitized by Google

Garcette. s. f. *Gasket.* Tresse plate d'une largeur plus ou moins grande et terminée en pointe. — Il y a des garcettes de ris, *points or reef lines*; on voit leur forme (fig. 2, M.) et leur place est désignée, (fig. 73, M.). Passées dans certains trous qui sont percés sur la ligne *rm* de la voile *acdh*, par exemple, (fig. 55, M.) elles servent à serrer sur la vergue les plis de cette voile retroussée, et comme en faisant cette opération qui tend à soustraire en partie cette voile à l'impulsion du vent, on prend des ris, ces garcettes ou ces tresses ont été nommées garcettes de ris. Elles sont multipliées sur la surface d'une voile, afin que cette voile soit repliée plus également et plus étroitement sur sa vergue. — Des garcettes semblables, mais d'une grosseur plus considérable, sont employées à réunir étroitement le cable d'une ancre mouillée, avec la tournevire lorsque seule roidie à l'aide d'un cabestan, elle sert à entraîner avec elle ce même cable, et à tirer de l'eau l'ancre à laquelle est lié le vaisseau par ce même cable. On voit dans la fig. (43, M.) un cabestan qui est enveloppé de la tournevire *y z n t q p f y*, et le cable *vro* qui sort du vaisseau par un écubier, pour se prolonger jusqu'à une ancre placée au fond de l'eau. Ce cable est lié à la tournevire dans plusieurs points entre *r* et *o*, par le moyen des garcettes qu'on voit en *p*, et ces garcettes sont nommées, à cause de leur usage, garcettes de tournevires, *nippers*. Entourer ces deux gros cordages avec ces garcettes, c'est leur appliquer des garcettes; et les réunir étroitement de manière que, malgré les mouvemens du vaisseau, ils ne puissent glisser l'un sur l'autre; c'est faire bonnes garcettes.

Garde. s. f. La signification de ce mot est assez connue, et il suffit de dire qu'un officier de garde dans un vaisseau est celui qui doit observer et surveiller tous les événemens intéressans, ou pour le bâtiment, ou pour ceux qu'il renferme. L'officier chargé d'un tel soin est de garde à bord, *commanding officer of the anchor watch.* — Dans un port, le bâtiment où la garde est établie ainsi que l'officier qui le commande, est un bâtiment de garde, etc. — En construction, on nomme garde, des morceaux de planches dont on fait usage, pour maintenir momentanément l'assemblage de deux pièces de bois en les clouant sur l'une et sur l'autre; c'est aussi le nom d'une pièce de bois avec laquelle on en fortifie une autre qui est trop foible, ou qui a éclaté, ou qui est menacée d'une rupture prochaine. — Ce mot garde sert à composer plusieurs autres mots. C'est ainsi qu'on nomme garde-magasin la personne qui est chargée dans un port de la garde des magasins généraux et particuliers, dans lesquels on renferme et des munitions, et des approvisionnemens de tout genre, et tous les effets qui appartiennent aux vaisseaux désarmés, *store keeper of the navy.* — On nomme garde-côtes des citoyens qui se chargent de veiller à la garde des côtes de la mer, et qui sont prêts à se réunir pour s'opposer à l'invasion des ennemis; l'amirauté a aussi des garde-côtes pour

Digitized by Google

avertir des naufrages, et prendre soin de la conservation de tous les objets utiles que la mer peut jeter sur la côte. — On donne le nom de garde-côtes à certains vaisseaux de guerre, qui croisent à peu de distance des côtes, pour protéger les navigateurs contre les attaques des ennemis et des corsaires.

Garde-corps. s. m. Barrière établie sur les bords d'un vaisseau ou de ses gaillards, pour empêcher les hommes de tomber à la mer, ou du haut des gaillards sur les ponts. Il y a des garde-corps ou garde-foux le long des passe-avants et sur le fronteau des gaillards; ils sont formés de longues pièces de bois, qui, à hauteur d'appui, sont portées horisontalement par des chandeliers, et reçoivent le nom de lisses de garde-corps. — Des cordes tendues à pareille hauteur et parallèlement de chaque côté du beaupré, depuis le gaillard jusqu'au bâton de foc, sont des gardes-corps de beaupré, parce qu'elles servent d'appui et de sauve-garde aux hommes que la manœuvre oblige de s'avancer sur la longueur de ce mât, *men ropes of the bow sprit*. On nomme garde-corps de cabestan, *swifter*, un cordage qui, tourné autour du bout de chaque barre implantée dans la tête de cette machine, sert à réunir étroitement toutes ces barres ensemble, afin qu'elles ne puissent sortir de leur place.

Garde-feu. s. m. *Match tub.* On donne ce nom dans les vaisseaux de guerre, à des boites longues et cylindriques en bois, qui sont destinées à renfermer, à l'abri du feu, les gargousses qui sont portées dans les batteries pendant un combat.

Garde-marine. s. m. ou garde de la marine, *midshipman*. Tel étoit, avant le ministère de M. de Castries, le titre des jeunes gens, nommés par le gouvernement pour composer une compagnie dans chacun de ses ports, et pour y recevoir, à ses frais, toute l'instruction théorique qui étoit propre à les rendre capables de devenir utilement des officiers de marine. Entre ces gardes, qui d'ailleurs étoient embarqués sur les seuls bâtimens du gouvernement, pour acquérir l'expérience de l'état auquel ils étoient destinés, il y en avoit un certain nombre qui étoient destinés à former la garde de l'amiral ainsi que du pavillon amiral, et on les nommoit gardes du pavillon.

Garde-tems. s. m. *Time piece*, montre ou horloge marine. Sa construction doit être telle, que malgré les mouvemens que la plus grosse mer peut communiquer à un vaisseau, elle conserve toujours une marche égale et uniforme; c'est pourquoi, lorsqu'elle a été montée et mise à l'heure sous un méridien donné tel que celui d'un port, elle doit marquer en mer et constamment l'heure qu'il est sous ce même méridien, afin de faire connoître en tout temps la différence de longitude entre le lieu de ce port et celui du vaisseau où elle est établie. Cette propriété de garder toujours un même mouvement, ou de garder toujours l'heure du port déterminé, lui a fait donner par les Anglais le nom de garde-temps, qui mérite d'être adopté dans la marine fran-

Digitized by Google

çaise, pour indiquer ces montres si parfaites dont l'art a approché, mais qu'il n'a pu encore produire telles qu'elles sont desirées par tous les marins.

Gardien. s. m. Homme chargé de la garde quelconque, ou d'un vaisseau, ou d'un canot, ou d'un magasin, ou d'un bureau, etc. — Dans un port, on établit sur chaque vaisseau désarmé, un homme qui veille à sa conservation, à sa garde et à sa propreté, sous le nom de gardien, *keeper*. — Dans un vaisseau qui est sur mer, il y a un gardien dans la sainte barbe, *yeoman of the powder room*, parce que c'est là un dépôt de poudres, qui exige une surveillance continuelle. Il y a dans la fosse aux lions un gardien, *boatswain's yeoman*; c'est un homme de l'équipage qui garde et fournit au besoin tous les objets de consommation journalière, en cordages, chandelles, graisse, huile, etc., pendant la durée d'un voyage. — Dans la cale, on établit aussi de semblables gardiens. — Les garçons de bureaux, dans les ports et arsenaux, portent aussi le nom de gardiens, ainsi que ceux auxquels est confiée la garde de certains magasins.

Gargoussier. s. m. Porte-gargousse. Dans un combat, les hommes chargés de distribuer et porter les gargousses partout où elles sont nécessaires, sont nommés des gargoussiers.

Garnir. v. a. On garnit un vaisseau, en le mettant en état d'être mu à l'aide du vent, c'est-à-dire, en lui donnant des voiles, des manœuvres, etc. On dit particulièrement, garnir un mât, une vergue, une voile, *to rig a mast*, *to rig a yard*, lorsqu'on veut exprimer tous les moyens employés pour établir les mâts, pour les rendre propres à soutenir les vergues et leurs voiles, et pour faciliter toutes les espèces de manœuvres que les circonstances peuvent exiger. — Garnir un cabestan, *to rig the capstern*, c'est placer les barres ou les léviers avec lesquels on le fait tourner, ainsi que les hommes chargés de cette opération; et garnir un cordage au cabestan, c'est envelopper sa cloche (fig. 28, C.) de plusieurs tours de ce cordage, afin qu'il ne puisse glisser lorsque le cabestan tourne, pour en produire la tension et l'effet qui doit en résulter; c'est ainsi qu'on garnit la tournevire au cabestan, lorsqu'on se dispose à lever l'ancre mouillée. — Garnir un cordage, une manœuvre, c'est les recouvrir d'une toile goudronnée, par dessus laquelle on fait passer des tours serrés et multipliés d'un autre cordage, afin que cette enveloppe serve à leur conservation contre les effets du frottement. — Garnir une jarre, ou en jarre, *to quilt*, c'est recouvrir ces grands vaisseaux de terre cuite d'une enveloppe de fils tressés ensemble; entre ces fils, les uns sont parallèles à la hauteur de la jarre, et les autres sont perpendiculaires aux premiers; ceux-ci passent alternativement et au-dessus et au-dessous des autres, pour former avec eux un tissu ferme, solide, et propre à amortir les chocs dirigés sur la jarre qui en est entourée. — Garnir la pomme d'un étay et son œillet (fig. 72, N.), garnir les pommes d'une tour-

Digitized by Google

nevire, c'est étendre une tresse pareille, et faite de la même manière sur tout leur contour, afin d'assurer la solidité de tout l'ouvrage.

GARNITURE. s. f. *Standing and running rigging*. Celle d'un vaisseau est l'assemblage de toutes les voiles, manœuvres, poulies, etc. qui sont nécessaires pour le mettre en état de naviguer par le moyen du vent; celle d'un mât, en particulier, comprend tous les objets de cette espèce, qui sont destinés pour un tel mât. Il en est de même de la garniture d'une vergue, et même d'une voile. — La garniture d'un canon embrasse tout ce qui peut être utile pour en faciliter l'usage. — Le supplément de toutes les garnitures précédentes, ou celles qui sont embarquées sur un vaisseau pour remplacer les premières, lorsqu'elles ont été coupées, ou usées, ou détruites, sont nommées garnitures de rechange. — L'atelier dans lequel on prépare tout ce qui sert à garnir un vaisseau, excepté les voiles, les ancres, les rouets, reçoit le nom d'atelier de la garniture, *rigging-house*. — L'enveloppe qu'on fait encore sur le contour de l'arganeau d'une ancre, est aussi la garniture de cet arganeau, *pudding*. — En construction, on nomme aussi garniture, des morceaux de bois, dont on remplit certains vides qui séparent des pièces principales qui entrent dans la composition d'un vaisseau.

GAROCHOIR. s. m Cordage qu'on ne fabrique plus aujourd'hui dans les corderies de l'état, et qui ne diffère de tout autre cordage, que parce que les torons qui étoient destinés pour le composer, étoient tortillés dans le même sens que l'avoient été leurs fils, tandis que, dans tous les cordages d'usage, la torsion des torons est contraire à celle que les fils ont reçue, afin de moins diminuer leur force et leur élasticité. Une telle différence obligeoit de commettre les garochoirs beaucoup plus lâchement que tout autre, pour leur conserver quelque souplesse. — Les garochoirs ou les cordages en garochoir étoient aussi nommés main-torse.

GAT. s. m. Escalier qui facilite la descente d'un rivage élevé à la mer, et qui est prolongé vers des lieux propres à un embarquement et à un débarquement.

GATTE. s. f. *Manger*. Retranchement fait en arrière des écubiers d'un vaisseau et en avant de ses bittes, afin de servir à retenir les eaux qu'une mer élevée peut introduire par ces écubiers, et celles qui découlent des cables lorsqu'ils rentrent dans le vaisseau en levant les ancres. La cloison, dont on voit une portion *ar*, (fig. 12, P.) sur la partie antérieure du premier pont d'un vaisseau de guerre, s'étend d'une muraille à l'autre, et s'élève à la hauteur des écubiers; elle est maintenue par des bois courbés ou angulaires, dont une branche repose sur le pont, tandis que l'autre est appliquée verticalement contre cette cloison. — L'eau qui tombe dans la gatte s'écoule hors du vaisseau par des trous quarrés ouverts de chaque côté dans la muraille.

Digitized by Google

Gatton. s. m. Bâton plus ou moins long, au milieu ou au bout duquel on attache l'extrêmité d'un fouet; les cordiers s'en servent pour faciliter le commettage des cordages, et pour leur donner un tortillement régulier. C'est dans ce dessein qu'ils font faire deux ou trois tours à ce fouet sur divers points du cordage qu'ils commettent, et dans la partie qui vient d'être commise. Alors le gatton se trouvant fixé par les tours de ce fouet qui ne peuvent glisser, sert de levier aux ouvriers pour forcer le cordage de tourner sur lui-même et dans le sens du commettage, et par conséquent pour accélérer la marche du cochoir, ainsi que pour la rendre continue et régulière. Les grands gattons ont quatre pieds de longueur, et le fouet qu'ils portent est attaché dans leur milieu; mais il n'est fixé qu'à l'extrêmité des petits gattons, qui n'ont que douze à dix-huit pouces de longueur. — Il est nécessaire d'employer jusqu'au nombre de soixante, les gattons qui servent ainsi à propager la torsion communiquée à un cordage par ses extrêmités, et même d'en appliquer quelquefois sur les élingues, afin de faciliter et d'augmenter le jeu des manivelles avec lesquelles on entretient la torsion de gros torons pendant leur commettage.

Gavauche. adj. Désordonné. Tel est un vaisseau où règne un dérangement ou un désordre extrême dans ses manœuvres, ainsi que dans tous les objets qui sont à son bord.

Gaule. s. f. Le bâton de pavillon, ou le petit mât incliné qui, placé sur l'arrière du vaisseau, sert uniquement à porter son pavillon déployé, est connu aussi sous le nom de gaule d'enseigne. — De même le bâton qui tient au piston d'une pompe, et qui sert à le faire jouer dans le corps de pompe, reçoit aussi le nom de gaule de pompe.

Gêner. v. a. La signification commune de ce verbe, qui n'est relative qu'aux choses animées, a été appliquée par extension dans la marine à des choses inanimées; on gêne une pièce de bois, en la tenant si serrée dans sa place qu'elle ne puisse prendre aucun mouvement, *to jam*. — On gêne une barrique pour l'assujétir parfaitement; on gêne, *to wring*, des bordages sur les couples pour produire leur application immédiate et sans intervalle, sur le contour de ces mêmes couples.

Genope. s. f. *Belay*. Attache. On donne ce nom à un cordage un peu gros, qui sert à entourer et à serrer étroitement deux cordages, de manière qu'ils ne puissent glisser l'un sur l'autre, ni se séparer.

Genoper. v. a. Serrer fortement deux objets, afin qu'ils ne puissent glisser l'un sur l'autre, c'est étreindre deux cordages, par un troisième qui les réunit, en les enveloppant ensemble par plusieurs tours bien pressés. — On genope les rides des haubans, pour qu'elles ne puissent changer de position; un cordage est dit être genopé, lorsqu'engagé entre le rouet et la caisse d'une poulie, le frottement l'empêche de passer et courir librement dans cette poulie.

Genou. s. m. Dans la composition d'un couple de vaisseau, la pièce

Digitized by Google

d f (fig. 89, C.) qui s'étend et qui est accolée en partie sur une branche *b d* de la varangue, et sur la première alongée *c g*, placée au bout de cette varangue, reçoit le nom de genou de couple, *futtocks of the timbers.* Parmi ces genoux, les uns sont nommés genoux de fond, *futtocks of the timbers amidships*, parce qu'ils appartiennent aux couples les plus larges, ou à ceux qui correspondent au milieu de la longueur du vaisseau, tandis que d'autres sont des genoux de revers, *futtocks of the timbers fore and aft*, parce qu'ils font partie des couples placés aux extrémités du bâtiment, et parce qu'ils présentent leur convexité à son intérieur. On voit de ces derniers (fig. 59, C.), et leur contour (fig. 2, P.). — Les porques, qui ne sont que des couples placés en dedans des premiers, ont aussi des genoux dans le nombre de leurs pièces composantes, *futtocks of the riders*. — Dans un aviron tel que *A*, *C*, *B*, (fig. 74, G.) on nomme quelquefois genou de rame, la partie comprise entre la poignée *A* et le point *c*, où l'aviron est appuyé sur le plateau pendant l'action du rameur.

Gens. s. m. pl. On donne le nom de gens de mer à tous les hommes dont l'état est de servir sur les bâtimens de guerre ou de commerce, *seamen.* En France, ils sont tous enrôlés ou engagés à naviguer sur les vaisseaux de la nation, lorsqu'ils peuvent être nécessaires; et quelque soit le voyage maritime auquel ils sont appelés, ils reçoivent un salaire, ou de la nation, ou du particulier qui les emploie sur un vaisseau; les gens de l'équipage sont tous les hommes réunis qui doivent se partager et exécuter toutes les parties du service qu'il faut remplir à bord pour conduire le vaisseau à sa destination, ou pour lui faire exécuter les entreprises qui ont été l'objet de son armement. — Parmi les gens de l'équipage, *mariners*, ceux qui sont destinés à conduire le canot ou la chaloupe, en toute occasion, sont les gens du canot ou de la chaloupe, comme ceux qui ont un poste fixe dans la cale pour la distribution journalière de tous les vivres qu'elle renferme, sont nommés les gens de la cale.

Gibelot. s. m. Pièce de bois fourchue, qui, placée dans l'ouverture et au sommet de l'angle formé par les lisses de l'éperon en *b*, (fig. 1, P. ou *m*, *n*. fig. 3.) étend ses branches sur les lisses, est liée étroitement avec elles, et sert à consolider leur réunion, ou à les maintenir dans leur position respective.

Girouette. s. f. *Vane.* Bande de toile (fig. 8, 11 et 10, V.) dont une partie extrême est étendue dans un cadre de bois, et dont l'autre extrémité, beaucoup plus longue, est pendante ou flottante au gré du vent. Ce cadre étant monté, par un de ses côtés, sur une verge de fer verticale qui lui sert d'axe, et autour de laquelle il peut tourner librement, et étant élevé à une certaine hauteur dans l'atmosphère, comme, par exemple, au sommet des mâts d'un vaisseau, devient une girouette qui annonce, par la position qu'elle prend, la direction apparente ou réelle du vent.

Digitized by Google

Gissement. s. m. Position d'une ligne qui réunit deux objets à l'égard de la ligne méridienne, *bearing*. Le gissement d'une partie des côtes de la mer est l'air de vent auquel est parallèle la direction de la ligne qui réunit les deux extrémités de cette partie de côte. Si cette direction est NE ou SO, on dit que le gissement est NE ou SO. — Le gissement de deux îles est l'air de vent sur lequel l'une est vue de l'autre. Le gissement d'un écueil est déterminé par l'air de vent auquel il est relevé, ou sur lequel il est vu de deux points connus. — C'est en observant ces gissemens, et en prénant ces relèvemens utiles, que les navigateurs instruisent ceux qui doivent, après eux, fréquenter les mêmes parages, de la situation et des côtes qui bordent certaines mers, et des îles qui les avoisinent, et des baies, rades ou ports qu'elles présentent, et des écueils qui sont à éviter, et de la nature des fonds ou des mouillages, etc.

Git. Troisième personne du verbe gésir. On dit de tel objet qu'il gît, à l'égard d'un autre, à certain air de vent, lorsque la ligne qui réunit ces deux objets, a la direction de l'air de vent désigné. — La côte gît nord et sud lorsqu'elle se prolonge directement, et au nord et au sud, *the coast bears N and S*. — Il faut ranger de près un rocher qui gît au nord de la côte, *which lies N.*

Glene. s. f. Si on imagine un cordage étendu ou plié en partie en rond, sur un espace plus ou moins étroit, comme on le voit, (fig. 43, C.) cette couche annulaire est une glene. (Voy. Glener.).

Glener. v. a. Plier en rond une partie de la longueur d'un cordage, en lui faisant faire plusieurs tours concentriques et supérieurs les uns aux autres, de manière que leur ensemble présente une forme cylindrique, comme dans la fig. (43, C.). Par cet arrangement, ce cordage peut au besoin être développé, sans embarras, dans toute sa longueur et en ligne droite. Il ajoute aussi à la commodité, en réduisant ce cordage, à n'occuper qu'un espace circonscrit dans des bornes étroites. C'est ainsi que les extrêmités des manœuvres courantes sont disposées à bord d'un vaisseau, et dans cet état elles sont glenées : elles le sont même séparément, afin qu'elles ne se mêlent pas, et qu'elles puissent servir librement les unes indépendamment des autres. — Lorsqu'un cordage est totalement plié en rond, (fig. 43, C.) alors on dit qu'il est cueilli ou roué, afin de distinguer les cas où cette opération est faite sur la totalité ou sur une partie de la longueur de ce cordage. — Un homme se propose-t-il de lancer au loin le bout d'un cordage, il glène sur sa main une partie de ce cordage, ou il le plie en longs anneaux qu'il saisit de sa main par un point de leur contour, et ensuite jetant vers le but proposé l'assemblage de ces anneaux ou cette glene, le bout du cordage y parvient dans le développement qui succède de la glene entière sur l'espace qui mesure la distance. On se prépare de cette manière pour envoyer le bout d'une amarre, ou pour laisser tomber rapidement le plomb qui sert à sonder la profondeur de la mer.

Digitized by Google

Goelette. s. f. *Schooner*. Petit bâtiment à deux mâts, (fig. 15, V.) : son port varie de 50 à 100 tonneaux, et il est surtout en usage dans les belles mers de la Zone Torride. Ses deux voiles principales ont une forme quadrangulaire; celle de l'arrière est tendue entre deux espèces de vergues, dont l'une supérieure est un pic et l'autre est un gui, mais celle de l'avant n'a pas de gui. Quelquefois, au-dessus de ces voiles, ses mâts sont garnis d'un hunier ou d'une voile de fortune : d'ailleurs ce bâtiment porte plusieurs focs, et cette voilure le rend très-propre à gagner dans le vent. On en fait usage pour le cabotage et pour la pêche.

Golfe. s. m. *Gulf*. Large enfoncement dans la mer. Son étendue est souvent considérable, c'est-à-dire, que sa profondeur entre les terres est très-grande, et son ouverture du côté de la mer est très-vaste. Par exemple, le golfe de Gascogne embrasse tout l'espace qui est entre le cap Finistère, le cap Lézard et la côte occidentale de France. C'est par ces grandes dimensions qu'un golfe est distingué d'une baie.

Gondole. s. f. *Gondola*. Petit bâtiment de passage, qui est plus ou moins orné, et qu'on met en mouvement avec des rames. Il est en usage sur les canaux vénitiens, et le rapport de sa longueur à sa largeur est plus grand que dans toutes les embarcations de même classe chez les autres peuples d'Europe.

Gondoler. v. a. *To sheer round*. Un vaisseau est gondolé lorsque ses extrémités s'élèvent beaucoup au-dessus de sa partie moyenne, par une courbure très régulière, quoique plus sensible que dans les bâtimens ordinaires de même classe. On voit (fig. 1, P.) le contour des préceintes *ax t x n*, et de leurs parallèles intermédiaires, et si on imagine que leur courbure, dans le sens vertical et suivant la longueur du vaisseau, augmente davantage, alors elles donnent à ce vaisseau une forme gondolée. — Un vaisseau gondolé a une apparence qui flatte la vue; mais alors ses préceintes, ainsi que ses bordages qui marquent par leur courbure, par leur tonture particulière, les contours de ce vaisseau, dans le sens de sa longueur, ne sont jamais aussi solidement fixés dans leurs extrémités, que lorsqu'ils suivent, sur la surface des couples, la distance la plus petite des points où ils aboutissent.

Gondolier. s. m. *Rower and crew of a gondola*. On donne ce nom aux hommes qui conduisent une gondole, et qui la font mouvoir à l'aide de rames, comme on nomme canotiers, ceux qui ont une pareille destination dans un canot.

Goret. s. m. *Hog*. Espèce de balai fort roide qui est employé à nettoyer la surface extérieure de la carène d'un vaisseau, et à la débarrasser de toutes les herbes, ainsi que des coquillages qui s'y attachent en très-grande quantité pendant un long séjour à la mer, et surtout au mouillage ou dans les ports. Ce balai est composé de balais

Digitized by Google

ordinaires qui sont placés et serrés entre deux planches, et un long bâton sert à lui faire remplir sa destination. L'usage en est un peu abandonné, parce que ce balai court et roide, en détachant les herbes et les coquillages, arrache aussi quelquefois l'étoupe qui remplit les joints des bordages, et cet inconvénient de haute importance a fait proscrire le goret.

Goreter. v. a. *To sweep*. C'est balayer la surface extérieure de la carène d'un vaisseau à l'aide d'un goret, ou en séparer les huîtres et les herbes qui y sont attachées, parce qu'elles nuisent à la marche du bâtiment et la rendent plus lente. (Voy. Goret).

Gorgere. s. f. *Cut water*. On donne ce nom à une pièce composante de l'éperon d'un vaisseau, d'autres la nomment taillemer. Elle est placée en dehors et dans le prolongement de l'étrave. Sa forme est *e d c*, (fig. 1, P.). Elle se réunit d'un côté à la pièce *d i* qui est le taquet de gorgère, et de l'autre elle s'élève sous l'aiguille *a c* qu'elle accompagne dans son contour. C'est d'ailleurs dans la gorgère que sont percées les deux mortaises longues par lesquelles passent les cordages qui servent à lier le mât de beaupré avec l'éperon, (fig. 1, A.).

Goudille. s. f. Aviron employé seul à mouvoir un canot ou une petite embarcation.

Goudiller. v. n. Voyez Gabarer, dont la signification est la même.

Goudron. s. m. *Tar*. Gomme liquide, noire, gluante, qui découle des pins lorsque ces bois sont présentés à l'action du feu.

Goudronnage. s. m. Action de goudronner, soit en étendant le goudron sur un corps, soit en imbibant de goudron les matières spongieuses, telles que du chanvre, des fils, des cordages, etc.

Goudronner. v. a. *To black or tar*. Enduire ou imbiber de goudron. On goudronne un vaisseau en étendant sur sa surface du goudron chaud ; on en fait de même pour goudronner de la toile, ainsi que des mâts et des vergues, *to pay a mast*.—On goudronne des fils et des cordages en les trempant dans du goudron liquefié ; mais ordinairement les fils sont goudronnés avec plus de soin. On les fait passer d'un bout à l'autre dans une auge pleine de goudron ; lorsqu'ils en sortent, on leur fait traverser les torons d'un cordage où ils sont pressés et forcés de laisser échapper une grande partie du goudron dont ils s'étoient chargés, et qui ne leur est pas nécessaire.

Goudronnerie. s. f. Lieu d'un port où le goudron est chauffé et préparé pour les usages auxquels il est destiné.

Gouje. s. f. *Gouge*. Espèce de ciseau dont le tranchant a le contour d'un arc de cercle, pour servir à faire, dans des bois, ou une cannelure de même forme, ou un canal cylindrique.

Goujer. v. a. Pratiquer une cannelure sur la surface d'un bois quelconque, à l'aide d'un ciseau nommé gouje, et cette cannelure reçoit le nom de goujure. — Une pomme, ou boule en bois (fig. 62,

Digitized by Google

M.) est nommée pomme goujée, parce que sur la circonférence d'un de ces grands cercles, elle porte un petit canal qui est fait pour contenir la corde par laquelle cette pomme doit être fixée dans le lieu d'un vaisseau où elle devient nécessaire. Une telle pomme d'ailleurs, percée diamétralement, sert, par cette ouverture, de passage à certaines manœuvres.

Goujon. s. m. Cheville de fer qui a une même grosseur dans toute sa longueur. Il y a des goujons ronds ou cylindriques : il y en a aussi qui sont prismatiques et triangulaires ou quarrés, (fig. 89, C.).

Goujonner. v. a. Fixer, par des goujons, une pièce de bois dans une place déterminée.

Goujure. s. f. Cannelure. On fait extérieurement sur les deux larges faces de la caisse d'un très-grand nombre de poulies, une rainure longitudinale qu'on nomme goujure, *channel*. C'est *n m*, (fig. 60, M.). Elle sert à loger et à maintenir le cordage dont on doit ceintrer la poulie, *n a m*, pour qu'elle puisse être facilement attachée dans les lieux où elle devient nécessaire. (Voy. Estrope.). — Les caps de mouton, tels que *d*, (fig. 87, M.) portent aussi une cannelure ou goujure circulaire sur leur contour ou sur leur épaisseur, dans laquelle est reçu le cordage qui les entoure et qui leur forme une espèce de ceinture, comme on le voit (fig. 87, M.) en *e c*, et dans les fig. (B et A.). — Autrefois les chouquets présentoient sur leur face supérieure deux cannelures longitudinales, (fig. 34, A.) dans lesquelles étoient maintenues les itagues des basses vergues; mais l'usage de ces itagues ayant cessé d'être suivi, les chouquets n'ont plus de goujure.

Goulet. s. m. *Strait intrance, or inlet.* Canal étroit et court par lequel la grande mer communique, soit avec un port, soit avec une rade, etc. — Le courant de la marée est très-rapide dans les goulets.

Goupille. s. f. *Fore lock.* Languette courte et faite d'un morceau de fer plat, qui est redoublé sur lui-même. On en fait usage pour retenir dans sa place une cheville qui sert à lier deux pièces de bois qu'elle traverse, (fig. 89, C.) en introduisant cette languette dans un trou pratiqué à l'extrêmité pointue de cette cheville, et en écartant ses deux lèvres de manière qu'elles fassent autour du trou un bourlet qui assure, et le maintien de la cheville, et celui de la languette.

Gournable. s. f. *Tree nail.* Cheville de bois de chêne; sa forme est presque cylindrique. On se sert de gournables, concurremment avec des clous et des chevilles de fer, pour fixer les bordages ou les planches qui recouvrent la carène d'un vaisseau. Et si dans cette opération on préfère les gournables aux chevilles de fer et aux clous, c'est que ceux-ci se rouillent et accélèrent la pourriture des membres, et parce que d'ailleurs les gournables sont d'une pesanteur moins considérable.

Gournabler. v. a. Attacher une pièce de bois avec des gournables; et un vaisseau est gournablé, lorsque toutes les parties qui doivent

Digitized by Google

être fixées par les gournables, sont établies à la place qui leur est destinée.

Gournablier. s. m. *Mooter*. Ouvrier dont l'art et l'occupation sont de faire et préparer des gournables pour les bâtimens en construction. Il y a dans les ports de l'état un atelier où se réunissent des gournabliers, pour ébaucher et finir des gournables.

Gousset. s. m. On donne le nom de gousset de gouvernail à une ouverture pratiquée en *x* (fig. 1, P.) dans la voûte d'un vaisseau, pour le passage de la partie élevée du gouvernail. On voit cette ouverture (fig. 42, C.) à l'extrémité supérieure de l'étambot, et la partie *be* (fig. 35, G.) est celle du gouvernail *e a c d b*, qui entre par ce trou dans l'intérieur du vaisseau. — On donne plus souvent le nom de jaumière, *helm port*, à cette ouverture, que certains marins nomment gousset de gouvernail.

Goutiere. s. f. Planche épaisse qui est placée sur les bords d'un plancher, c'est-à-dire, d'un pont de vaisseau qu'elle concourt à former. On sait que la fourure de goutière est établie dans l'angle que fait la muraille avec le pont, et depuis l'avant jusqu'à l'arrière; et on nomme goutières deux suites parallèles de bordages, qui avoisinent immédiatement les fourures de goutières. On peut remarquer ces goutières (fig. 12, P.) dans leur place *nu*; quoiqu'elles ne soient pas prolongées d'un bout à l'autre du pont. Si ces bordages sont distingués, par le nom particulier de goutière, des autres bordages du pont qu'on voit sur *A D B*, c'est parce qu'ils leur sont supérieurs et en force et en épaisseur, et parce qu'ils sont d'ailleurs particulièrement entaillés vis-à-vis tous les baux avec lesquels ils sont chevillés, afin de servir spécialement à maintenir ces derniers dans leur distance respective.—On établit dans un vaisseau des goutières sur les ponts, sur les gaillards, sur les passavans, parce que de telles pièces contribuent beaucoup à la liaison de toutes ses parties. — D'autres goutières, nommées goutières renversées, sont aussi fixées sous le plancher de la dunette, pour lier les extrémités des baux avec la muraille du vaisseau, parce que, dans cette partie, la gêne que produiroit la présence des courbes qui servent, partout ailleurs, à lier les baux au vaisseau, en a fait éloigner l'usage. Si elles sont dites renversées, c'est qu'étant placées sous le plancher dont elles fortifient les liaisons, elles ont une position contraire à celle qui leur est donnée dans toute autre partie, sur les ponts ou les gaillards d'un vaisseau.

Gouvernail. s. m. *Rudder*. Assemblage de charpente qui forme un solide presque prismatique, dont deux faces parallèles sont étendues et égales, et dont l'épaisseur est peu considérable, relativement à ses autres dimensions; un gouvernail entier est représenté, (fig. 35 et 17, G.). Il est composé d'une forte pièce de chêne *de*, qui sert de base à tout l'assemblage, et qui est nommée la mèche du gouvernail; c'est à cette mèche que sont ajoutées des pièces de sapin, qui

Digitized by Google

sont chevillées avec elle, pour composer la partie extérieure et saillante *a c e r*, qu'on nomme safran, et achever le gouvernail entier *u b c d a*. Cette partie essentielle d'un vaisseau est ensuite préparée pour être suspendue extérieurement à l'étambot du vaisseau, par des gonds dont il est garni en divers points de *u b d*, et qu'on voit en *u* (fig. 59, C.), afin qu'elle puisse tourner à gauche et à droite de l'étambot, pour former au besoin un angle plus ou moins grand, avec la direction de la quille ou avec celle du plan diamétral du bâtiment. Les pentures qui reçoivent les gonds du gouvernail sont fixées sur l'étambot, (fig. 35, G.) et le levier ou la barre, à l'aide de laquelle on change la position du plan de cette machine est *fe* (fig. 35, G.), qui entre par un bout dans la tête ou l'extrêmité supérieure de la mèche *du*, du gouvernail. L'usage du gouvernail est de transmettre au vaisseau qui le porte l'impulsion qu'il reçoit de l'eau environante, et de lui communiquer un mouvement horisontal de rotation, qui est favorisé par sa position à l'extrêmité du bâtiment. — L'angle du gouvernail, avec le plan diamétral d'un vaisseau, ne peut, dans l'état actuel des choses, excéder la grandeur de 30 degrés, et cependant cette machine ne paroît susceptible de produire le plus grand effet possible, que lorsque cet angle est de 45 degrés. — On fabrique souvent sur l'épaisseur extérieure *a c* du gouvernail des vaisseaux un canal longitudinal, que l'on regarde bien gratuitement comme propre à augmenter l'action de l'eau sur sa surface. — Donner un coup de gouvernail, c'est, à l'aide de sa barre, lui faire présenter d'un côté ou de l'autre sa surface à l'impulsion fluide, lorsque le bâtiment auquel il tient est emporté dans l'espace. — On dit d'un vaisseau qui tourne aisément sur lui-même par l'action de son gouvernail, qu'il est sensible au gouvernail, ou qu'il lui obéit aisément. — Si un homme est chargé de varier la position du gouvernail, en appliquant ses forces sur la barre, on dit qu'il est au gouvernail, *a hand to the helm*, et si le mauvais temps exige d'employer beaucoup de bras pour cette opération, c'est mettre N. d'hommes au gouvernail. — On donne quelquefois le nom de gouvernail de drisse à ce que d'autres nomment guide pour conduit de drisse. (Voy. Guide).

Gouverner. v. a. *To steer.* C'est diriger un vaisseau en mouvement sur un air de vent désigné, et le ramener à cette direction, lorsqu'il s'en écarte, par le moyen du gouvernail. — La qualité de bien gouverner, est celle que les marins désirent beaucoup trouver dans les vaisseaux où ils naviguent, *to answer the helm readily*. Elle consiste à obéir vivement à l'action de l'eau sur le gouvernail, et à faire par conséquent, dans tous les temps, les mouvemens horisontaux de rotation que les circonstances peuvent rendre nécessaires. On aura une idée de l'effet du gouvernail, en supposant que le vaisseau *E B F* (fig. 36, G.) ait une vitesse progressive qui le porte de *b* en *E*, et que le gouvernail ait la position *bn*, qui fait avec le prolongement *br*, du plan

Digitized by Google

plan diamétral *eb*, un angle *rbn;* car alors on voit évidemment qu'en s'avançant avec sa vîtesse acquise, le vaisseau doit suivre une route *rq*, c'est-à-dire, s'avancer dans l'espace, en tournant sur lui-même. — Gouverner sur un but désigné, c'est présenter et maintenir, à l'aide d'un gouvernail, la proue du bâtiment constamment dirigée vers ce but. C'est dans ce sens qu'on dit gouverner sur telle baie, telle rade, tel port, *to steer for a place.* — Gouverner sur son ancre, *to steer a ship to her anchor*, c'est présenter la proue d'un vaisseau vers le lieu où son ancre est mouillée, afin que le cable qu'on tire en dedans du vaisseau trouve moins de résistance à son passage par l'écubier. — Gouverner à N air de vent, *to stand to N point*, c'est faire parcourir à un vaisseau un espace proportionné d'ailleurs à sa vîtesse sur cet air de vent. — Gouverner au plus près, c'est tenir le vaisseau dans une position telle que le vent venant de la partie de l'avant, fasse avec sa longueur un angle de 46 à 34°., *to keep her to.* — Gouverner où on a le cap, *to steer as you go*, c'est maintenir un vaisseau sur la direction qu'il suit dans un instant désigné. — Gouverner pour s'éloigner de l'ennemi, *to steer from the enemy;* c'est faire prendre à un vaisseau, à l'aide du gouvernail, la route qui favorise davantage son éloignement. —Gouverner un vaisseau, *to wind a ship*, et faire gouverner, *to cun a ship*, ne sont pas des expressions qui signifient la même chose; la première indique l'action de l'homme qui agit par ses propres bras sur le gouvernail, et la seconde n'annonce que l'action d'un homme qui commande au précédent, et qui lui ordonne de porter au besoin, à droite ou à gauche, la barre du gouvernail. — Un vaisseau qui ne peut pas gouverner, est celui, ou qui obéit difficilement au gouvernail, ou qui n'a pas assez de vîtesse progressive pour qu'il en résulte sur le gouvernail une impulsion de l'eau nécessaire pour produire une rotation, ou qui n'a pas assez d'espace pour tourner sur lui-même, *there is no steerage way.* — Gouverner à la lame, *to steer a ship by the sea*; c'est, à l'aide du gouvernail, présenter la proue d'un vaisseau de manière qu'il éprouve le moindre effet possible de la part des lames qui viennent l'assaillir, en se succédant régulièrement. — Gouverner dans les eaux d'un vaisseau, c'est diriger la route d'un vaisseau dans les eaux d'un autre vaisseau qui le précède. — Comme la barre du gouvernail est mise en mouvement à l'aide d'une roue, ou en appliquant immédiatement les mains sur son extrémité *f*, (35, G.) un vaisseau est dit dans le premier cas, gouverner à la roue, et dans le second, à barre franche. La première méthode est nécessaire dans les bâtimens à plusieurs ponts, et la seconde est praticable et pratiqué dans les bâtimens inférieurs. L'art de gouverner, *steerage*, consiste à suivre attentivement les mouvemens d'un vaisseau, à arrêter ses rotations horisontales aussitôt qu'elles commencent à naître, ou qu'elles commencent à l'éloigner de la route qu'il doit tenir; souvent il a pour objet d'éviter le choc dangereux, ou des lames, ou des écueils; souvent

Digitized by Google

il n'est asservi qu'à la seule loi de conserver le vent dans les voiles, et de prévenir les risques qui résulteroient de toute autre position.

Grain. s. m. Un grain de vent, *squall of wind*, *gust of wind*, est un coup de vent passager, subit et de peu de durée. Les marins expérimentés savent prévoir ces changemens violens dans l'état de l'atmosphère, et lorsqu'ils sont attentifs à tout ce qui peut les annoncer, ils disent qu'ils veillent le grain. — Un vaisseau qui replie quelque voile aux approches d'un grain, amène pour le grain; et celui qui en est enveloppé d'une manière dangereuse, est chargé par le grain. — Si ce grain est impétueux, on dit qu'il est pesant, *heavy gust of wind*, pour exprimer combien le vent presse alors avec force les voiles qui sont exposées à son impulsion. — Dans les chantiers, on donne le nom de grains d'orge à des morceaux de bois dont la figure est souvent celle d'un prisme triangulaire, et qui sont destinés à remplir des vides qui se trouvent dans de plus grandes pièces de bois. C'est ainsi que dans la composition des mâts, on supplée aux défauts de dimension que peuvent avoir des pièces composantes dans quelques points de leur longueur, et ces espèces de tringles quadrangulaires (fig. 15, C.) ne remplissent que des vides superficiels qui ne s'étendent pas jusqu'aux adents des pièces. — Enfin, on nomme grains d'orge des morceaux de bois courts, et de la forme représentée, (fig. 37, A.) dont on se sert pour maintenir latéralement les pièces de la quille d'un vaisseau, (fig. 39, C.) lorsqu'elles sont établies sur des tins. On cloue ces grains d'orge sur les tins supérieurs de chaque côté de ces pièces, et ils empêchent ainsi que ces pièces s'écartent de la direction sur laquelle elles sont placées, pour former la quille entière du vaisseau qu'on se propose de construire.

Grapin. s. m. *Grapling*. Verge de fer armée à une extrêmité de plusieurs crochets recourbés, et placés régulièrement dans divers plans, comme on le voit (fig. 67, N.). — Les grapins servent aux canots, aux chaloupes, aux galères même, comme les ancres aux vaisseaux, *boat grapling*, *grapling of a galley*, et leurs crochets, au nombre de cinq ordinairement, sont terminés par des pattes semblables avec lesquelles ils mordent le fond de la mer, et deviennent propres à retenir ces bâtimens dans une place déterminée. La multiplicité des crochets dispense de la nécessité de garnir d'un jas ces mêmes grapins, parce que, dans toutes les situations qu'ils peuvent avoir en tombant sur le fond, ils présentent toujours quelque patte qui est prête à s'y enfoncer. — Il y a des grapins d'abordage, *fire graplings*, qui sont plus légers que les précédens, et dont les crochets sont pointus sans être terminés par de larges pattes. Ils servent à accrocher l'un à l'autre deux bâtimens ennemis qui veulent se combattre de près. C'est du vaisseau qui cherche cette réunion, que sont lancés ces grapins dont la fig. (5, M.) donne une idée. Parmi ces grapins, les uns sont suspendus au bout des basses vergues par le moyen de chaînes de fer, et

Digitized by Google

lorsqu'ils ont été lancés sur un ennemi ; lorsqu'ils sont accrochés à quelques parties du gréement ou du corps du bâtiment, on tire sur ces mêmes chaînes pour rapprocher un vaisseau ennemi de celui qui veut l'aborder. Il y a d'autres grapins dont l'usage est le même ; mais qui ne sont pas suspendus au haut des vergues ; ils sont moins pesans, et on les lance de la main sur un vaisseau ennemi. On les nomme grapins à main, *hand graplings*. — Enfin les bouts des vergues d'un vaisseau sont quelquefois armés de piques, ou de fers pointus et arrangés comme ceux qui terminent des hallebardes ; c'est-à-dire des croissans sur les côtés, ou des fers recourbés en spirales. De telles pointes et leurs croissans, en se mêlant parmi les cordages d'un bâtiment voisin, s'y engagent de manière à ne pas permettre son éloignement ; tels sont les grapins des bouts de vergue, *sheer hooks*.

Gras. (en) adv. Lorsque deux faces adjacentes d'une pièce de bois quadrangulaire doivent former entr'elles un angle plan, dont la grandeur excède 90°., alors on dit que cette pièce doit être travaillée en gras pour recevoir la figure qu'elle doit prendre sous la main de l'ouvrier ; par exemple, si dans la pièce *ilkpmn*, (fig. 62, G.) l'angle *reu* est obtus, cette pièce a été travaillée en gras dans le point *e* ; comme si l'angle *fon* (fig. 50, G.) est aigu ; cette pièce est travaillée en maigre, par opposition à la première opération. — C'est pourquoi on dit que les équerrages d'une pièce de bois sont en gras ou en maigre, selon que les angles plans de ses faces adjacentes sont obtus ou aigus.

Gratte. s. f. *Scraper*. Petite lame de fer, large, tranchante, plate ou peu épaisse, et quelquefois de forme triangulaire, (fig. 34, C.). Elle est emmanchée, par une douille, à un bâton perpendiculaire à son plan, et on en fait usage pour gratter les planchers, ou les ponts, ou les gaillards d'un vaisseau, afin d'en détacher toutes les ordures dont ils peuvent être couverts. — Les calfats se servent aussi d'un morceau de fer recourbé et emmanché à un bâton, qu'ils désignent sous le nom de gratte, pour gratter la carène d'un vaisseau, et en détacher le vieil enduit que le feu n'a pu détruire.

Gratter. v. a. *To scrape*. Passer fortement le tranchant d'une gratte sur la surface, ou des planchers, ou de la carène d'un vaisseau, soit pour enlever les ordures qui y sont attachées, soit pour détruire l'enduit qui les recouvre.

Grave. s. f. *Platform of flints*. On donne ce nom à des parties des rivages de la mer ou des rivières, lorsque s'étendant vers l'eau en pentes douces et couvertes de cailloux, elles offrent un sol ferme dans tous les temps ; pour rendre commodes, et l'embarquement, et le débarquement des navigateurs ou de toutes sortes d'objets.

Gréement. s. m. Assemblage de toutes les voiles, poulies, manœuvres, etc. dont un vaisseau a besoin d'être pourvu pour être mu à l'aide du vent, *rigging, tackles and furnitures*. — De même toutes les choses de cette espèce qui sont particulièrement nécessaires, ou à un mât, ou à

Digitized by Google

une vergue, ou à un bateau, composent ce qu'on nomme grément d'un mât, d'une vergue, d'un bateau, d'une chaloupe, d'un canot, etc.

Gréer. v. a. *To rig.* On grée un vaisseau, en établissant à leur place respective toutes les parties de son gréement. (Voy. Gréement). — Ainsi on grée un mât, une vergue, une voile, en les garnissant de tous les cordages et de toutes les poulies qui deviennent nécessaires, ou pour leur propre soutien, ou pour les usages auxquels ils sont destinés. — Un vaisseau est bien ou mal gréé, *not rigged ship shape*, selon l'ordre et la convenance observés dans l'établissement de toutes les parties de son gréement. — Il est gréé en quarré, *square rigged*, lorsque ses voiles, de forme quadrangulaire, ressemblent à des trapèzes (fig. 1, A.), et il l'est en auriques, lorsqu'il porte des voiles de ce nom. (Voy. Aurique.). — Si sa voilure ressemble à celle qui est particulière aux senaux et aux brics, (fig. 22 et 23, V.) il est gréé en senau ou en bric.

Grelin. s. m. *Small cable*, *wharp.* Cordage composé de trois ou quatre aussières commises ensemble. Il est moins gros que les cordages nommés cables, quoique la façon en soit la même, et le nom de cable ne lui est donné que lorsque sa grosseur excède douze pouces; on en imaginera le travail, en supposant des cordes ordinaires, tortillées ensemble, pour ne faire qu'un seul et même cordage. Faire une telle opération, c'est commettre en grelin, *cable laid.* Comme les grelins, ainsi que les cables, sont toujours d'une même longueur de 120 brasses, on les distingue par le nombre de pouces qu'ils ont en grosseur, *N inches cable.* — Quelquefois on les termine en pointe à une seule extrêmité, et alors ils sont dénommés des grelins en queue de rat, *pointed stream cable.*

Grenier. (en) *In bulk.* Un vaisseau est chargé en grenier, lorsque la surface intérieure de sa cale étant recouverte de nattes ou d'une enveloppe quelconque, on y dépose, comme dans un grenier, des monceaux de grain, ou de sel, ou d'autres objets semblables. Un tel grenier est ordinairement, et par prudence, partagé par une cloison diamétrale et longitudinale, qui empêche, dans les oscillations du bâtiment, que la charge ne se porte toute entière d'un même côté. — On donne encore le nom de grenier à une couche de bois et de lest qu'on établit dans le fond de la cale d'un vaisseau, pour servir de plate-forme élevée, sur laquelle on place des marchandises, qui, pour être conservées, doivent être écartées de l'eau, qui s'accumule toujours en volume plus ou moins grand dans les parties basses d'un bâtiment.

Grillage. s. m. Assemblage de plusieurs pièces de bois, qui sont établies les unes au-dessus des autres, qui se croisent à angles droits, et qui sont liées étroitement par des adents, pour former une base solide aux vaisseaux qu'on construit sur les bords de la mer, ou d'une rivière. C'est sur la face supérieure de ce grillage ou de ce massif qu'on bâtit, et qu'on fait glisser à l'eau le berceau dont on enveloppe un

Digitized by Google

vaisseau dont la construction est totalement achevée. — On voit (fig. 39, C. les tins ou les piles de bois qui soutiennent un vaisseau pendant le cours de sa construction ; et si on imagine les intervalles de ces tins exactement remplis par des pièces de bois placées dans le sens, et de la longueur d'un vaisseau et de sa largeur, comme on le voit en *abdn*, (fig. 42, C.) depuis le sol jusque sous la quille de ce vaisseau, on aura l'idée du grillage sur lequel repose un vaisseau dans son berceau, au moment où il va être mis à l'eau. — Les dimensions du berceau, et sa pente nécessaire, déterminent ainsi la hauteur variable et les largeurs du grillage dans divers points de sa longueur.

Gros. s. m. Le gros de l'eau, *spring tide*, est la pleine-mer au temps des syzigies de la lune ; et on donne un tel nom à ces marées, parce qu'elles sont plus fortes, ou parce que la mer s'élève dans ces positions de la lune, à une plus grande hauteur que dans ses quadratures. Le gros d'un mât est le lieu de son grand diamètre, qui est ordinairement placé au sixième de sa longueur, à compter du gros bout ou de son extrêmité inférieure.

Grosse (à la). Au lieu de prêter à la grosse aventure, on dit aussi, par abréviation, faire un prêt à la grosse. (Voy. Aventure). *To lend money on bottomry or by way of bottomry.*

Grossir. v. n. Lorsque la mer s'agite et se couvre de lames, dont la hauteur prend successivement de nouveaux accroissemens, on dit de cette mer qu'elle grossit, comme on dit qu'elle est grosse lorsque ses vagues sont très-élevées.

Guérite. s. f. *Rim.* Bordage, ou planche de chêne, ou d'ormeau, qui recouvre un espace de peu de largeur sur les bords antérieurs et latéraux d'une hune *A* (fig. 23, A.), pour fortifier l'assemblage des planches qui composent cette plate-forme. La guérite est ici *tmru*, et elle est percée pour le passage des queues de fer, qui terminent les estropes des caps de mouton (fig. A. M.), employés au maintien des mâts de hune. On voit (fig. 76, M.), et le bord d'une hune, et ces caps de mouton à leur place.

Guetteur. s. m. C'est un homme chargé, et d'observer, d'un endroit élevé d'une côte, tous les bâtimens qu'il peut découvrir, et de rendre compte de ses découvertes, ou de les signaler au besoin.

Gueule-de-Loup. s. f. Nom d'une entaille angulaire qu'on fait dans l'extrêmité d'une pièce de bois, pour qu'elle puisse embrasser l'angle plan de deux faces adjacentes d'une autre pièce. Certaines accores, qui servent à étayer un vaisseau en construction, (fig. 39, C.), sont terminées de cette manière pour saisir les lisses sur lesquelles leur tête est appuyée.

Gui. s. m. On donne ce nom, *main boom*, à une espèce de perche qui, appuyée par une extrêmité sur le corps d'un mât, sert à déployer le côté inférieur d'une voile nommée bôme, (fig. 15, 18, 19, 23, 27, 28, V.) tandis que le côté supérieur est lacé avec une autre perche

Digitized by Google

plus petite, qui est nommée pic ou corne. — On nomme gui d'un palan, *guy*, un second palan, qui sert à varier la position du premier, et à le faire correspondre au-dessus d'un lieu déterminé, tel que l'ouverture d'une écoutille à bord d'un vaisseau, etc.; c'est ainsi qu'on distingue un gui de palan d'étai, un gui de bredindin, etc.

Guibre. s. m. *Cut water.* On donne ce nom à toute la charpente qui est placée en saillie devant l'étrave d'un vaisseau, c'est *bced*, fig. 1, P.) et c'est ce qui est nommé éperon par beaucoup de marins. (Voy. Eperon.)

Guide. s. m. Lorsqu'on fait entrer un vaisseau dans un bassin, on le dirige par le moyen de certaines marques établies à terre, et ces marques sont nommées des guides de bassin. — Dans le grément d'un vaisseau, il y a un guide de conduit de drisse. C'est une barre de fer qui est courte, et terminée, d'un côté, par un croissant, et de l'autre, par un anneau, tandis que, sur sa longueur, elle est percée de plusieurs trous. Le galhauban de hune, dans un vaisseau, traverse l'anneau de ce guide, situé horisontalement, et le croissant s'appuie sur l'itague de hune; d'ailleurs le guide est lié à cette itague en divers points, par de petits cordages qui passent par des trous, percés dans l'étendue de ce guide; et par cet arrangement, le guide a la liberté de glisser le long du galhauban, en maintenant constamment l'itague qu'on fait agir à une distance toujours égale de ce galhauban. Comme cette itague tient à une drisse, on a nommé cette espèce d'arc-boutant du nom, de guide de conduit de drisse, ou de gouvernail de drisse.

Guidon. s. m. *Broad pendent.* Banderolle plus large et moins longue qu'une flamme. Elle est terminée (fig. 14, E.) dans sa partie pendante, par deux pointes bien séparées. — On attache ou on envergue un côté de ce guidon à un petit bâton; on l'arbore à la tête d'un mât, et on s'en sert pour faire des signaux, comme pour annoncer dans le bâtiment où il est déployé, le commandant des vaisseaux qui l'accompagnent.

Guignete. s. f. Outil de calfat. Il ressemble au bec-à-corbin (Voy. Bec) dans sa forme générale; mais il en diffère en ce que, sans avoir une tête quarrée, sa lame est tranchante sur son bord extérieur. Cet outil est employé pour agrandir, ou les joints de deux bordages, ou ceux de deux pièces écarvées ensemble, afin de faciliter l'introduction de l'étoupe, dont on doit les remplir pour fermer toute issue à l'eau.

Guindage. s. m. Action de guinder un mât supérieur, ou de l'élever au bout d'un mât inférieur. Le guindage du mât *za* (fig. 16, A.) est l'exhaussement de ce mât au haut du bas mât *bc*. Le guindage est aussi l'action de charger et de décharger les objets qui forment la cargaison d'un bâtiment de commerce, et le salaire des gens qui l'exercent, est nommé frais de guindage. Si l'appareil employé pour élever un fardeau n'est pas tel, qu'il y ait une distance suffisante, ou un intervalle con-

Digitized by Google

venable entre les poulies qui servent a cette opération, et si le fardeau ne peut, par cette raison, être élevé à la hauteur demandée, on dit alors qu'il n'y a pas assez de guindage.

GUINDANT. s. m. On nomme ainsi, dans les voiles de forme triangulaire, telles que les focs et les voiles d'étai, le côté qui est déployé le long d'un étai, ou sur un cordage nommé draille, qui est placé sur un vaisseau dans une direction à-peu-près semblable à celle d'un étai. Si on considère le foc représenté (fig. 83, M.), le guindant de cette voile est le grand côté *ab* qui porte des œillets pour recevoir autant de bagues dans lesquelles passe le cordage destiné à soutenir cette voile, lorsqu'elle est présentée à l'impulsion du vent. — Dans la voile d'étai de hune (fig. 82,) le guindant est *ad*, parce que c'est ce côté qu'on étend le long du faux étai du grand mât de hune, etc. — Toutes les voiles de cette espèce sont représentées à leur place, (fig. 1, A.). — Les pavillons (fig. 12 et 13, E.) ont aussi un guindant, qui est le côté par lequel ils sont attachés au cordage qui sert à les déployer, *hoist of a flag*.

GUINDEAU. s. m. Treuil ordinaire. C'est, en terme de marine, un cabestan horisontal, dont la forme est cylindrique, ou celle d'un prisme à plusieurs faces. Il roule sur deux tourrillons qui le terminent, et qui sont portés par deux montans verticaux.

GUINDER. v. a. Elever à sa place, dans un vaisseau, un mât de hune ou de perroquet, *to sway up*. — Si le mât *za* (fig. 16, A.) n'étoit pas établi au bout du mât inférieur *bc*, on ne lui donneroit la situation *az*, qu'il a et qu'il doit garder, qu'en l'exhaussant et en le faisant glisser le long de *bc*, pour l'élever à cette place qui lui est assignée; et faire cette opération, c'est guinder ce mât : lorsqu'elle est achevée, ce mât est guindé, *top mast is an end*. — On dit aussi, par extension, guinder un hunier, pour exprimer l'exhaussement de la vergue d'une voile de hune, et le développement de cette voile par une telle opération. Ainsi on dit d'un hunier qu'il est guindé, *top sail is a trip*, lorsque sa vergue est élevée à toute la hauteur à laquelle elle peut atteindre, et que cette voile bien tendue présente au vent toute sa surface.

GUINDERESSE. s. f. *Top rope*. Gros cordage, qui, dans un vaisseau, est employé à guinder ou à élever les mâts supérieurs à la tête des mâts inférieurs. Attachée au chouquet du bas mât, la guinderesse passe en *z*, (fig. 16, A.) sur un rouet encastré dans le pied du mât qu'il faut guinder, et remonte de là à une poulie qui est attachée de l'autre côté au même chouquet. On la roidit à l'aide du cabestan, et son effet est de guinder le mât *a z*, ou de l'élever dans la place où il est représenté. Lorsque les poulies et les rouets sont multipliés pour une telle opération, la guinderesse est plus longue, et porte le nom de guinderesse double, tandis que la première est simple, *single or double top rope*.

Digitized by Google

Guipon. s. m. Espèce de pinceau, *mop*, propre à étendre sur la surface d'un vaisseau le brai, ou le courai, ou l'enduit dont on le recouvre, soit en entier, soit dans l'étendue de ses coutures. Un guipon est formé, ou de fils de laine arrangés en faisceau, et d'une longueur de cinq à six pouces, ou de morceaux quarrés d'étoffes de laines cloués sur le bout d'un bâton qui sert de manche.

Guirlande. s. f. Dans la construction d'un vaisseau, on donne ce nom à de fortes pièces de bois qui croisent horisontalement ou obliquement, et l'étrave et les alonges d'écubier, afin de lier étroitement cette extrémité du bâtiment au reste de sa carcasse. On voit (fig. 22, C) en *u q r x o*, le lieu d'autant de guirlandes qu'il y a de points indiqués, et *fag* (fig. 24, C.) donne une idée de leur forme, ainsi que de leur établissement. Celle-ci est la guirlande qui est placée à la hauteur du premier pont; celles qui sont inférieures au faux pont, en *b*, *c*, *d*, étendent leurs branches dans des plans plus ou moins inclinés à l'horison, comme on peut le remarquer en *y* (fig. 1, P.), et cette position devient nécessaire pour éviter aux pièces qui les composent d'être travaillées et affoiblies d'après de trop grands équerrages. Les guirlandes des ponts servent en même temps au repos des extrêmités des planches qui recouvrent ces ponts, *deck hook*. — Enfin immédiatement audessous des écubiers, et en dedans des vaisseaux, il y a une guirlande qui reçoit le nom de guirlande des écubiers, *breast hook*, et qui sert à réunir à cette hauteur toutes les pièces de la proue, qui sont exposées à de grandes secousses produites par le choc des vagues et la roideur variable des cables. — On donne le nom de guirlande, dans l'art de gréer les vaisseaux, à l'assemblage de plusieurs tours d'un petit cordage, dont on enveloppe un plus gros cordage (fig. 75, M.), en divers points de sa longueur et à ses extrêmités, afin de prévenir la séparation des torons qui le composent, ou pour conserver son congréage, c'est-à-dire, un autre petit cordage qui est logé dans le vide que les hélices laissent entr'elles, *seizing snaked*.

Guiton. s. m. Dans un vaisseau, les hommes chargés de sa conduite sont partagés en plusieurs détachemens, pour veiller successivement à tout ce qui se passe, et exécuter toutes les manœuvres nécessaires. Le temps pendant lequel chaque détachement est de quart, de garde, ou de service, n'est pas le même pendant vingt-quatre heures. Il est de six heures pour ceux qui commencent la garde, soit à midi, soit à six heures du soir, tandis que depuis minuit la garde est relevée de quatre heures en quatre heures jusqu'au midi suivant. C'est cet espace de six heures, qui a été distingué du quart ordinaire, dont la durée est de quatre heures, par le nom de guiton. Cet ordre de service a été imaginé afin que le tour d'être de garde revienne, pour chaque moitié de l'équipage, alternativement pendant le jour et pendant la nuit, et non sans cesse aux mêmes divisions des vingt-quatre heures du jour.

Digitized by Google

H.

HABITACLE. s. m. *Bitacle, or binacle;* on donne ce nom à une espèce d'armoire (fig. 33, C.), qui a trois compartimens parallèles dans leur hauteur. De chaque côté, dans l'habitacle, on place un compas de route, ou une boussole, qui la nuit est éclairée par une lampe suspendue dans le compartiment du milieu. L'habitacle est placé dans un vaisseau au milieu de sa largeur, et immédiatement sous les yeux des hommes employés à mouvoir la barre du gouvernail, afin qu'à l'aide de ce gouvernail, le bâtiment puisse être dirigé sans cesse sur l'air de vent qu'il lui convient de suivre. La destination de l'habitacle ne permet pas qu'il entre aucun clou ou morceau de fer dans sa composition, et elle exigeroit que les deux boussoles qu'il renferme fussent à une telle distance réciproque, que l'une ne pût être plongée dans la sphère d'activité de sa voisine, afin d'éviter toutes les dérivations mutuelles qu'elles peuvent produire.

HACHE-D'ARMES. s. f. *Battle axe.* Petite hache, qui sert aux marins d'arme offensive et défensive dans les abordages. On en voit la forme en *h*, (fig. 59, C.). D'un côté elle est terminée par un tranchant, et de l'autre par une pointe, et elle est emmanchée à un bâton de deux pieds de longueur.

HALAGE. s. m. *Tracking* Action de hâler ou de tirer. — Le chemin que l'on suit, sur le bord de l'eau, lorsqu'on tire après soi un bateau flottant, est nommé chemin de halage, *road used for tracking.* — Les salaires des hommes qui sont employés pour tirer à terre des effets ou des bateaux, etc., sont nommés frais de halage. — Le déplacement des bois d'approvisionnement dans un port, se fait par le hâlage de ces bois, etc. — Dans les corderies des ports, on nomme cheville de hâlage, une barre de fer ronde, de quelques pieds de longueur, qui est terminée d'un côté par un bouton, et qu'on fait servir d'axe de rotation aux rouets ou aux devidoirs, lorsqu'on les enveloppe ou lorsqu'on les décharge des fils qui entrent dans la composition des cordages.

HALE à Bord. s. m. Cordage destiné à tirer vers le vaisseau tout objet extérieur et éloigné qu'on veut embarquer, ou qu'on veut rapprocher de ce bâtiment.

HALE-BAS. s. m. *Down hall of the stay sail.* C'est le même cordage qui est nommé aussi cale-bas, et qui sert à faire baisser plus facilement, ou les vergues de quelques voiles, ou les voiles d'étai, ainsi que les focs, lorsque ces voiles doivent être soustraites à l'impulsion du vent.

Digitized by Google

HALE-BREU. s. m. Cordage employé à tirer vers le sommet de la vergue d'artimon toutes les cargues de la voile de même nom, lorsqu'on se propose de déployer promptement cette voile, et de la débarrasser des cargues et des cordages qui servent à la replier sur elle-même.

HALER. v. a. *To haul.* Tirer à soi avec force, et presqu'horisontalement. C'est dans ce sens qu'on dit, hâler un cordage ou une manœuvre courante, *to bouce;* hâler un palan, *to haul out the tackle*, lorsqu'on tire sur le cordage de cet appareil; hâler la bouline, *to haul up the bowling*, les cargue-fonds et cargue-boulines, *to haul up the bount lines and leech lines;* hâler une bouée, *to haul in the buoy;* hâler un bout dehors en dedans, *to rigg the boom in;* toutes ces expressions servent à indiquer qu'on roidit ou qu'on tend un cordage à-peu-près horisontal à force de bras, et les manœuvres d'un vaisseau sont dites bien hâlées lorsqu'elles sont convenablement roides ou tendues. — Si des canons présentés à leurs sabords dans un vaisseau, sont tirés en dedans du bord, alors c'est les hâler en dedans. — Si on tire quelqu'objet pour le rapprocher du vaisseau où se fait l'action, c'est hâler à bord, *to haul a board;* si à l'aide de cordelles, plusieurs hommes sur le rivage traînent après eux un bâtiment flottant, pour le faire descendre ou remonter une rivière, un canal, etc., c'est hâler ce bâtiment, *to track;* et le commandement d'agir de cette façon, ou de hâler se fait toujours en disant hâle? *Haul oh?* — Remarquons que pour exprimer qu'on roidit un cordage vertical, on dit peser sur ce cordage, *to round up*, au lieu de hâler.

HALER. (se) v. n. On dit d'un vaisseau qui, étant à la voile et au plus près, gagne au vent ou s'avance vers l'origine du vent, qu'il se hâle dans le vent, *to round up*, ou simplement qu'il se hâle, et si à l'aide d'un cordage attaché à quelqu'objet extérieur il s'approche de cet objet, alors il est dit se hâler, *to haul or round up.*

HAMAK. s. m. *Hammock.* Large et long morceau de toile, qui suspendu à une certaine hauteur et horisontalement par un faisceau de cordons divers, et attachés à divers points de ses extrêmités, forme une espèce de lit où repose ordinairement chaque matelot d'un bâtiment. Il y a des hamaks à l'angloise, *cotts*, qui, moins simples que les premiers, ne se replient pas sur eux-mêmes, parce qu'ils sont maintenus étendus, par le moyen d'un cadre en bois qui est placé intérieurement. Cette forme, particulière à ces hamaks, permet d'y arranger, comme dans un lit ordinaire, et un matelat et des couvertures et des draps.

HANCHE. s. f. *Quarter of a ship.* On donne ce nom à la partie d'un vaisseau, qui est en arrière des haubans du grand mât (fig 1, A.), et les coups de canon ou les abordages qui sont dirigés sur cette partie, le sont sur la hanche du vaisseau. — Le côté de cette même partie qui est exposé au vent qui souffle, est la hanche du vent. — De là on doit

Digitized by Google

entendre les expressions suivantes, aborder un vaisseau par la hanche, se tenir dans sa hanche, le canonner par la hanche, etc.

Hauban. s. m. *Shroud.* Cordage employé dans un vaisseau à assujétir ses mâts dans le sens latéral. Les haubans, suivant cette destination, embrassent la tête des mâts, et descendent de cette hauteur pour venir s'attacher par leur extrémité et avec toute la roideur convenable, ou sur les bords des hunes, ou sur les bouts des barres de perroquet, ou sur les côtés d'un vaisseau, selon les mâts qu'ils étayent. On voit (fig. 87, M.) une paire de haubans, avec l'œillet formé en *u* pour entourer le ton du mât, ainsi que les caps des haubans de mouton, *d* et *c*. Ceux-ci servent à faciliter la tension à l'aide d'un petit cordage nommé ride, avec lequel on lace deux caps de mouton correspondans, dont l'un tient au bout d'un hauban et l'autre à un point fixe. — La fig. (1, A.) présente tous les haubans des mâts partiels d'un vaisseau, c'est-à-dire, de ses bas mâts qui sont fixés en dehors et sur le côté du vaisseau, en arrière de ces mâts; les seconds partent du haut des mâts de hune ou de perroquet, et sont attachés sur les bords des hunes ou sur le bout des barres. — On les distingue les uns des autres par les noms des mâts auxquels ils appartiennent, c'est pourquoi il y a dans un vaisseau de grands haubans, *main shrouds*, des haubans de misaines, *fore shrouds*, d'artimon, *mizen shrouds*, de hunes, *top shrouds*, de perroquets, *top gallant shrouds;* lorsque tous ces haubans, dans quelques occasions, paroissent ne devoir pas suffire à cause des grands efforts qu'ils ont à soutenir, on leur joint d'autres haubans, nommés par cette raison faux-haubans ou de fortune, *preventer shrouds or swifters.* — On donne quelquefois le nom de haubans de revers à des cordages qui sont nommés gambes par le plus grand nombre des marins, *foot hook shrouds.* — Les cordages dont on fait des haubans, ne sont ordinairement que des aussières, et on croit que s'ils étoient commis en grelins, ils conserveroient plus aisément la tension qu'on leur donneroit. — Les haubans de beaupré sont les cordages qui, inclinés comme ce mât, servent à le maintenir dans sa situation en embrassant sa tête, et en venant s'attacher sur le corps du vaisseau sous les bossoirs. — Les haubans des minots ou des porte-lofs, tels que *b i* (fig. 3, P.), sont ceux qui étayent aussi ces espèces de perches, saillantes hors de l'éperon, *shrouds for the bumkins.* — Lorsque les bout-dehors, qui servent à tendre les côtés inférieurs des bonnettes basses, sont établis à leur place, ils y sont maintenus par des cordages qui sont attachés à leur extrémité et à des points extérieurs de la muraille du vaisseau; ces cordages reçoivent le nom de haubans de bout-dehors. — Ordinairement un seul cordage sert à former deux haubans, comme on le voit (fig. 87, M.), et quelquefois aussi il n'en fait qu'un qu'on nomme alors hauban simple ou impair, *swifter;* tandis qu'on donne au premier assemblage le nom de paire de haubans, *a pair of shrouds.* — Un bâtiment qui doit s'accrocher à un vaisseau ennemi, fait quel-

Digitized by Google

quefois passer son beaupré entre les haubans de celui-ci, et alors on dit que, par cette manière de l'aborder, il met le beaupré dans ses haubans. — Lorsqu'une chaloupe est garnie d'un mât, celui-ci est aussi assujetti par des haubans qu'on nomme simplement haubans de chaloupe.

HAUBANER. v. a. C'est étayer avec des haubans, assujétir par ce moyen un mât quelconque. (Voy. Hauban).

HAUT. adj. Ce mot entre dans plusieurs expressions particulières, dont il circonscrit la signification. Un vaisseau est haut de bord, lorsque son bord supérieur est fort élevé au-dessus de l'eau dans son état de flottaison, et il est de haut-bord, *a man of war*, lorsqu'il est destiné pour la guerre et à plusieurs batteries. — Il est haut-mâté, *over masted ship*, lorsque la hauteur de ses mâts sort des limites ordinaires, comme il est haut accastillé, *round sheered ship*, *deep waisted*, lorsque sa partie qui paroît au-dessus de l'eau, dans l'état de flottaison, a beaucoup d'élévation. De là vient que cette même partie a aussi des portions supérieures qui sont plus élevées, et qu'on nomme les hauts d'un vaisseau, *upper works*. — Il y a des mots composés que le mot haut sert à former. Par exemple, on donne le nom de haut-pendu à un nuage noir et isolé, dont la vitesse annonce celle de l'air où il flotte, et présage un coup de vent. Son apparition sert d'avertissement aux navigateurs. On donne celui de haut-fond, *shoal*, à des parties du fond de la mer, qui, semblables à des montagnes, sont plus élevées que le sol qui les environne. (Voy. Bas-Fond). — La haute-mer est tout parage de la mer qui est hors de la vue de toute terre, et qu'on nomme aussi le large; mais la mer haute est celle qui, par l'effet du flux, a acquis toute la hauteur momentanée qu'elle peut avoir; ainsi un vaisseau gagne la haute-mer pour s'éloigner des terres, et il attend la mer haute pour entrer dans certains ports. — On dit des terres qui bordent la mer, qu'elles sont hautes, pour exprimer qu'elles s'élèvent à une grande hauteur au-dessus du niveau des eaux; et dans un vaisseau on donne le nom de voiles hautes à celles qui sont portées par les mâts de hune et de perroquet, (fig. 1, A.).

HAUT. adv. Dans un vaisseau on distingue, comme on le doit, ses diverses parties par leur situation respective. Ainsi être en haut, *aloft*, c'est être au haut des mâts à l'égard de ceux qui sont sur les ponts ou les gaillards; et être sur ses planchers, c'est être en haut pour ceux qui sont sous les ponts. — L'ancre est en haut, *the anchor is a trip*, lorsque tirée du fond de la mer, elle se trouve élevée jusqu'au bossoir. — Mettre les mâts de hune haut, c'est les exhausser et les établir dans leur place au bout des bas-mâts. — On fait certain commandement dans un vaisseau en disant, tout le monde en haut? *All hands high?* pour faire monter sur le pont toutes les personnes qui peuvent se trouver dans l'intérieur du bâtiment, et qui deviennent nécessaires dans certaines circonstances. — S'il faut aussi que des matelots montent sur les

Digitized by Google

vergues de hune pour quelques opérations particulières, on leur en fait le commandement en disant, du monde en haut sur les vergues de hune? *men up on the top sail yards.* — Si on doit élever une vergue à toute la hauteur à laquelle elle peut atteindre, on dit de la hisser tout haut; il est ainsi de beaucoup d'autres usages du mot haut, qui sont analogues à ceux qui viennent d'être cités.

Hauteur. s. f. En construction, on parle de la hauteur ou de l'étrave, ou de l'étambot, ou des façons, ou des lisses, ou des lignes d'eau d'un vaisseau lorsqu'on veut exprimer la distance de leur extrêmité à la face inférieure de la quille. Par exemple (fig, 23, C), les perpendiculaires *z s* et *a b* sont les hauteurs de l'étrave et de l'étambot. On a défini les façons d'un bâtiment, au mot façons; et on en conclura aisément ce qu'on entend par leur hauteur ou leur élévation, qui est la distance de leur limite supérieure à la quille, *rising of the ship's floor aback afore*, et qui est à l'arrière plus grande qu'à l'avant. — La hauteur de l'entre-pont dans un vaisseau, *height between decks*, est la distance d'un pont à celui qui lui est immédiatement supérieur ou inférieur. C'est l'intervalle qui les sépare, mesuré dans le sens perpendiculaire à la surface de ces ponts. — La hauteur des seuillets, *depth of the gun ports*, c'est la distance du bord inférieur des sabords à la surface du pont sur lequel reposent les canons auxquels les sabords sont destinés. — Prendre hauteur en mer, *to observe the sun's altitude*, c'est mesurer la hauteur méridienne du soleil, ou une hauteur quelconque de cet astre et de tout autre astre, pour en conclure, ou la position du vaisseau sur lequel l'observation est faite, ou l'heure vraie de l'observation, ou tout autre résultat utile à la navigation. — Cependant on entend très-souvent par prendre hauteur, faire une observation astronomique qui fasse connoître la hauteur du pole au-dessus de l'horison actuel du vaisseau, c'est-à-dire, sa latitude, soit parce que ces observations conduisent à ce résultat, soit parce que, pour y parvenir, il faut mesurer la hauteur des astres au-dessus de l'horison. C'est dans ce sens qu'on dit d'un vaisseau, qu'il est parvenu à une telle hauteur, lorsque la latitude où il se trouve est du nombre de degrès de cette hauteur. De même, on est à la hauteur d'une île, ou d'un port, ou d'une terre particulière, *to be off an island*, etc. lorsque la latitude du vaisseau est aussi celle de ces lieux comparés.

Hauturier. adj. Les pilotes hauturiers, *sea pilots*, sont ceux dont les fonctions, dans un vaisseau qui voyage loin des côtes, sont de déterminer, dans tous les points de la route, la position réelle du vaisseau sur le globe, par le moyen de l'observation des astres. Delà vient qu'on donne le nom de navigation hauturière à celle qui est dirigée ou rectifiée par des observations astronomiques, et qui, par cette raison, est distinguée du cabotage, parce qu'elle a pour objet des routes prolongées loin des côtes et à travers les plus vastes mers.

Havre. s. m. *Harbour*. Lieu retiré qui communique à la grande

Digitized by Google

mer, sans que ses lames puissent s'y propager. Il sert de retraite aux vaisseaux, et par cette dernière raison, et parce qu'ils y sont à couvert des grands vents alors interrompus dans leur cours par de hautes-terres environnantes. — Un havre offre aux vaisseaux plus de sûreté qu'une rade, et moins de tranquillité que le séjour dans un port.

Havrer. v. n. Ce verbe est employé quelquefois pour exprimer l'entrée d'un vaisseau dans un havre, mais il est peu usité.

Heaume. s. m. On donne, mais très-rarement, ce nom au gouvernail des petits bâtimens.

Heler. v. a. *To hail.* Appeler de la voix. Lorsqu'on hèle un bâtiment quelconque en mer, c'est pour rendre attentif aux questions qu'on fait à ceux qui sont sur ce bâtiment, et pour en obtenir des réponses qui ne portent ordinairement que sur le nom, la destination et la position de ce bâtiment. — On hèle enfin un vaisseau pour lui adresser tout ce que les circonstances peuvent engager à lui dire.

Herminette. s. f. *adz.* Outil tranchant des charpentiers de vaisseaux, *a*, (fig. 59, C.). Il est terminé d'un côté par un marteau, et de l'autre par une lame épaisse, coupante, large et recourbée. Cet outil, emmanché à un bâton de 3 à 4 pieds de longueur, forme ce qu'on nomme une herminette. Lorsque la lame est recourbée dans le sens; non-seulement de sa longueur mais aussi de sa largeur, on la nomme herminette courbe ou gougée, *hollow adz.* On s'en sert pour travailler des pièces de bois, qui n'ont besoin que de légères réductions dans leur dimensions, et les charpentiers de vaisseaux l'employent avec assez d'art, pour polir et applanir avec une certaine perfection les faces d'une pièce de bois.

Hernier. s. m. Morceau de bois préparé comme le bois d'araignée, (fig. 59, M.) et qui présente sur divers points de sa longueur des trous multipliés, par lesquels on fait passer des cordons qui saisissent le faitage d'une tente, afin de la soutenir à une hauteur déterminée. Ce hernier porte à sa tête un rouet qui y est encastré, et sur lequel on fait passer un cordage propre à l'élever à la place où il doit être établi.

Herpes. s. f. *Rails of the head.* On donne ce nom, comme celui de lisses de l'éperon, à de longues pièces de bois recourbées dans leur longueur, qui servent à lier en partie, au corps d'un vaisseau, l'éperon qui est placé devant son étrave. On voit (fig. 1, P.) dans *b l*, *b a*, et dans les pièces intermédiaires qui, partant du point *b*, se rendent entre *a* et *b* sur la joue du vaisseau, les lisses de l'éperon *b c e d.* La fig. (3, P.) fait connoître, sous un autre point de vue, par la projection de ces lisses *b n*, *s n*, etc., que de chaque côté de l'étrave il y a des herpes semblables, qui d'ailleurs deviennent très-sensibles dans les (fig. 1 et 86, M.). Elles forment, comme on le voit, des barrières placées sur le contour de l'éperon, en même temps qu'elles servent à son ornement, par la sculpture et la peinture dont leur face extérieure

Digitized by Google

est décorée. — Dans quelques bâtimens de la Méditerranée, les herpes forment elles-mêmes une plate-forme triangulaire, (fig. 14 et 16, V.) qui est nécessaire pour rendre faciles les manœuvres des voiles de l'avant.

Heu. s. m. *Hoy*. Petit bâtiment hollandois, (fig. 36, V.). Il a un grand mât portant une voile à livarde, avec un tapecul ou un petit mât sur l'arrière. Sa carène est peu façonnée, afin qu'il soit propre à naviguer sur des eaux peu profondes. Il sert pour le transport d'objets quelconques, à de petites distances.

Heure! (à la bonne-) adv. Réponse qui est faite ordinairement par l'équipage d'un vaisseau, aux ordres qui lui sont signifiées par ceux qui le commandent, et par laquelle il annonce hautement et son obéissance, et ses dispositions à exécuter promptement ce qu'on attend de lui.

Heuse. s. f. Nom du piston d'une pompe de vaisseau. La heuse, *box of a pump*, est une espèce de boîte cylindrique, (fig. 44, C.) qui est percée longitudinalement et garnie d'une soupape, pour laisser un passage à l'eau lorsqu'elle monte dans le corps de pompe. Ce piston est attaché à une verge de fer, ou à une gaule de sapin qui sert à le mouvoir; c'est pourquoi, ou il est terminé par un coin qui est saisi par la pince de la verge de fer, ou il reçoit dans une entaille l'extrêmité de la gaule. — Comme ce piston sert à faire le vide dans une partie de la pompe, ses contours sont couverts d'un cuir enduit de suif qui ferme tout passage à l'air et facilite le jeu de la heuse.

Hiloire. s. f. Entre les planches dont on recouvre les poutres ou les baux qui composent la carcasse du pont d'un vaisseau, et qu'on voit étendues sur la surface de la moitié d'un pont en *A D B*, (fig. 12, P.) il en est quelques-unes qui ont une épaisseur plus considérable que celle des autres, et dont la place est déterminée pour fortifier la charpente générale d'un tel pont. C'est à ces bordages plus épais qu'on donne le nom d'hiloires de pont, *bending strake of a deck*, et on en voit une portion sur la moitié *A G B u d*. Un rang de ces hiloires s'étend sur ce pont, en rasant le pont latéral des écoutilles, telles que *f*, et l'autre rang est placé entre la muraille et le premier rang. Ces dispositions sont répétées sur l'autre moitié de pont *A D B*, et si les premières ne sont pas prolongées dans toute l'étendue du pont, c'est pour mieux laisser apercevoir les pièces qu'elles recouvrent et qu'elles croisent dans leurs cours. Lorsque le pont est entièrement planchéié, les faces supérieures de ces hiloires sont de niveau avec celles des autres bordages collatéraux, et si on leur donne un excès d'épaisseur, c'est afin de fournir à des entailles par lesquelles ces hiloires sont accrochées aux baux sur lesquels elles sont clouées. C'est par cet arrangement qu'elles deviennent un moyen de liaison ajouté à tant d'autres qui sont employés pour donner de la solidité à la construction d'un tel pont. Chaque rang d'hiloires est composé de deux suites parallèles

de planches. — Il y a des hiloires semblables sur le premier comme sur le second pont d'un vaisseau, ainsi que sur ses gaillards, et on les voit dans les fig. (10 et 11, P.) qui ne présentent que ces seuls bordages à cause de leur importance. Ces hiloires sont distinguées entr'elles par les noms des planchers auxquels elles appartiennent, de sorte qu'il y a dans un vaisseau des hiloires de pont et de gaillards. — On donne le nom d'hiloires de passe-avant à de pareilles planches qui s'étendent de *h* en *g* (fig. 10.) sur les passe-avants d'un vaisseau, *roof trees*. — Des bordages semblables sont aussi établis au milieu des ponts et sous leurs baux pour lier ces baux entr'eux ; ainsi que pour offrir aux épontilles inférieures des mortaises qui reçoivent et maintiennent la tête de ces étançons. On voit ces hiloires (fig. 1, P.) dans les espaces 5, 6 et 7, et on remarquera qu'elles ne s'étendent que d'une écoutille à la suivante. Leur position, relativement aux hiloires des ponts dont on a parlé précédemment, leur a fait donner le nom d'hiloires renversées, et on en voit une qui est isolée en *a z* (fig. 82, C.) avec les sections transversales des baux *u* et *t* sous lesquels elle est placée, ainsi que les épontilles *u* et *mr* avec lesquelles elle est liée. — On donne aussi le nom d'hiloires renversées à des bordages épais, qui sont appliqués sur la muraille du vaisseau, et immédiatement sous le plancher de la dunette, pour servir à maintenir les extrémités des poutres ou barrots de ces planchers ; et faire ainsi les fonctions des courbes qu'on accolle aux baux des ponts dans les autres parties du bâtiment. Ces dispositions sont imaginées pour rendre plus commode la chambre qui est sous la dunette.

Hisser. v. a. *To hoist.* Elever une chose quelconque à une hauteur plus ou moins grande en tirant sur un cordage. Lorsqu'on veut déployer des huniers, ou des perroquets, ou des voiles hautes à bord d'un vaisseau, on tire sur des cordages qui sont disposés de manière à rapprocher les vergues de ces voiles du sommet des mâts qui les portent, *to sway*, *to hoist the top sails*, *to heave the sails*. Lorsque cet exhaussement des vergues est aussi grand qu'il peut l'être, on dit qu'elles sont hissées à tête de mât, *to sway up*. — Quoique les voiles d'étai et de focs ne soient pas attachées à des vergues, cependant elles ne sont exposées à l'impulsion du vent qu'en les tirant en haut par un cordage attaché à leur coin ou à leur angle supérieur, et par cette raison, pour déployer ces voiles, il faut les hisser, *to heave out stay sails*. — C'est d'après les bases de cette signification, qu'on dit hisser les bonnettes, *to hoist the studding sails*, hisser le pavillon, *to hoist the flag*, etc. — Tirer une ancre du fond de l'eau pour la replacer sur un vaisseau, c'est l'élever ; et par conséquent faire cette opération, c'est hisser une ancre du fond à bord, *to weigh the anchor* ; mais on dit plus ordinairement lever l'ancre. Ce dernier mot devroit être destiné à exprimer l'opération de dégager la patte de l'ancre du fond où elle est enfoncée, tandis que le mot hisser pourroit être adopté pour indiquer

l'action

Digitized by Google

l'action de la tirer depuis le fond de la mer jusqu'à sa surface. — On dit des canots et chaloupes qui sont retirés de la mer où ils flottent, pour être embarqués à bord d'un vaisseau, qu'ils sont hissés à bord.— On embarque tout fardeau quelconque en le hissant à bord, ou en l'élevant de la place où il est, dans un vaisseau dont le bord est à une plus grande hauteur, *to trise*.

Hivernage. s. m. Saison particulière qui est distinguée, dans certains parages, par les pluies et les tempêtes dont elle est l'époque. Pendant sa durée, les vaisseaux s'éloignent; et comme alors il se retirent dans des lieux plus calmes, on dit que dans ces lieux ils passent l'hivernage, *winter time*.

Hiverner. v. n. C'est passer la saison de l'hivernage dans les parages éloignés des régions où règnent périodiquement les pluies et les tempêtes pendant un temps déterminé de l'année, *to winter*. On hiverne, ou sur la côte, ou à la mer, ou dans un port, dans l'attente d'une saison favorable.

Homme de mer. s. m. *Seaman*. Homme qu'une expérience consommée a rendu propre à toutes les opérations maritimes. Le grand homme de mer est celui qui connoît toutes les ressources qu'on peut et qu'on doit employer dans toutes les circonstances critiques de la navigation, et qui les applique avec tout le sens froid et l'intelligence nécessaires.

Honneur. s m. En mer comme à terre, on rend les honneurs et aux vivans et aux morts; mais les cérémonies ont entr'elles quelques différences. Des salves d'artillerie, des décharges de coups de fusil, des cris de vive la nation, vive l'empereur, un nombre plus ou moins grand de coups de canon, font partie de ces honneurs; et d'autres consistent dans des voiles, amenées, ou carguées, ou en pantenne, des vergues en croix, des pavillons pliés ou déployés, ou amenés avec des combinaisons différentes, et suivant le rang des personnes. — On dit aussi adverbialement qu'un vaisseau range à honneur, un bâtiment, une terre, un rocher, etc., lorsque dans sa marche il passe à une très-petite distance, sans les toucher et les choquer.

Horloge. s. f. On donne ce nom, dans les vaisseaux, aux sabliers dont on se sert pour mesurer le temps, en le partageant en intervalles de demi-heures. Delà vient qu'on dit quelquefois d'un vaisseau, qu'il a couru N horloges, pour exprimer que sa marche a duré N demi-heures. — Si le sable ne coule pas d'une ampoulette dans l'autre, cette stagnation fait alors dire du sablier, que c'est une horloge dormante. —On a distingué par le nom d'horloge marine, *watch glass*, une espèce d'horloge dont l'art s'est occupé déjà avec succès, et dont la marche étant rendue indépendante de l'influence de toutes les causes qui font varier les montres à la mer, indique sûrement l'heure qu'on compte sous un méridien connu, à quelque distance qu'elle puisse être transportée de ce méridien dans une navigation quelconque. Un succès

Digitized by Google

complet dans la construction d'une telle horloge assureroit, dans tous les temps et dans toutes les mers, aux navigateurs, la connoissance de la longitude du lieu du globe où ils peuvent être parvenus après une route plus ou moins incertaine.

HOUACHE. s. f. *Wake, or track of a ship.* Eau agitée qu'on remarque toujours derrière la poupe d'un vaisseau qui s'avance dans l'espace. C'est une trace qu'il laisse après lui, et qui indique la véritable direction de la route qu'il a suivi. C'est en refoulant le fluide, ou en laissant après lui un vide qui se remplit sans interruption, qu'un vaisseau occasionne cette agitation qu'on remarque à la surface de l'eau dans les lieux où il a passé; et c'est en examinant avec attention ce phénomène, qu'on peut juger mieux qu'on ne l'a fait jusqu'à présent, et de l'action de l'eau sur la partie postérieure de la carène d'un vaisseau, et de l'effet qu'on obtient du gouvernail, et des parties de ce gouvernail qui sont inutiles à cet effet. (Voy. l'Art de la Marine).

HOUARY, s. m. *Wherry.* Petit bâtiment en usage dans les mers du Nord. Il a souvent une voilure semblable à celle qui est représentée (fig. 20, V.). Un côté de ses voiles triangulaires est garni d'anneaux pour glisser facilement le long du mât, et un balestron sert à les élever ainsi qu'à les déployer. — On donne quelquefois, par extension, le nom d'houary aux voiles qui, dans d'autres bâtimens, ont la forme et la position adoptées dans les bâtimens qui portent ce même nom.

HOUCRE ou HOURQUE. s. f. *Howker.* Bâtiment de transport ou de charge en usage dans les mers de Hollande; il a des capacités considérables, c'est-à-dire, que ses flancs sont larges et propres à recevoir beaucoup d'effets. Il porte deux mâts à pible, en arrière du milieu de sa longueur, et ses voiles à l'avant sont des focs nombreux et très-grands, qui sont portés en partie par un mât de beaupré.

HOULE. s. f. *Surge, swell of the sea.* Mouvement d'ondulation qui reste aux eaux de la mer long-temps après la cessation du vent qui en a été la cause primitive. Ces ondes, bien différentes des lames, sont à leur égard comme des montagnes à large base et à pente douce, relativement à celles qui s'élèvent à une grande hauteur, et qui sont très-escarpées. Leur surface est unie, et leur forme est très-alongée, tandis que sous l'influence d'un vent régnant, les lames se couvrent d'écume et s'élèvent plus directement à la hauteur qu'elles doivent prendre en se propageant. — C'est à ces caractères qu'on doit distinguer ces houles qui sont les oscillations d'une mer qui tend à l'équilibre, des lames qu'un vent régnant fait naître et augmente successivement. — Il y a des degrés dans l'élévation et dans la grandeur de ces houles, c'est pourquoi, lorsqu'elles sont considérables, on dit qu'il y a grosse houle, *great swell, heavy swell;* et lorsqu'elles sont modérées, on dit seulement qu'il y a de la houle, *there is a swell.*

HOULEUSE. (mer) *Swelling sea.* C'est celle dont les eaux forment,

Digitized by Google

sans bruit et sans écume, des ondes longues et élevées, pendant le calme qui succède à l'orage, et qui ne sont que l'effet de leur tendance à un équilibre général, après une agitation considérable. (Voyez Houle).

Houpée. s. f. Lorsque deux lames sont dirigées en sens contraire, et qu'elles viennent à se rencontrer, elles se choquent, elles perdent leur vitesse horisontale ou leur vîtesse de propagation, et elles ne conservent que leur vîtesse verticale. C'est pourquoi, dans cette collision, elles s'arrêtent réciproquement et s'élèvent ensemble à une hauteur qui est proportionnelle aux forces qui les agitent, et elles forment à leur sommet une cascade qu'on nomme houpée, pour indiquer la divergence de leurs filets d'eau qui jaillissent alors dans tous ses sens.

Hourdy. (lisse de) s. f. On donne ce nom à celle des barres de l'arcasse d'un vaisseau, qui est placée à la hauteur des seuillets de la première batterie, ou dans le lieu de la plus grande largeur de la poupe. (Voy. Lisse).

Hublot. s. m. Petite ouverture quarrée qu'on perce, ou dans la muraille d'un vaisseau, ou dans les mantelets de la première batterie, et qu'on ferme au besoin par de petits volets ou mantelets. Les hublots sont multipliés et destinés à donner passage, soit à l'air, soit à la lumière, et ils sont surtout utiles pour cet objet, lorsque l'état de la mer ne permet pas, sans risques, d'ouvrir les sabords de la batterie basse.

Hune. s. f. *Top, or round top.* Plate-forme *urmt* (fig. 23, A.), qui est formée de plusieurs planches jointes par leur épaisseur, et dont l'assemblage est fortifié par des bois nommés taquets, qui les croisent et qui sont dirigés au centre *A*. Une hune est établie à bord d'un vaisseau horisontalement, et sur des barres près de la tête d'un bas-mât qui la traverse. On voit en *z* (fig. 16), en *n* (fig. 17), et en *b* (fig. 13), les barres sur lesquelles cette plate-forme est posée ; on la voit en face et d'une manière bien distincte (fig. 1, A.); enfin la fig. (1, A.) donne une idée et de l'usage et de l'établissement de toutes les hunes d'un vaisseau. Elle présente une hune à la tête, et du mât d'artimon, et du grand mât, et du mât de misaine, *mizen top, main and fore top* ; et ces hunes sont distinguées entr'elles par les noms des mâts auxquels elles appartiennent. — L'ouverture *A* qu'on remarque dans chaque hune (fig. 23, A.) sert au passage, et du ton du bas-mât, et du pied du mât qui lui est supérieur. — Parmi les usages auxquels une hune est destinée, le principal est de servir de point d'appui aux haubans qu'on emploie pour maintenir un mât supérieur. Elle est liée elle même, pour remplir cette destination, aux haubans du bas-mât, par des gambes qui la saisissent en divers points de ses bords latéraux, *rims.* On voit, (fig. 1, A.) et les haubans des mâts supérieurs qui se rendent aux bords de ces hunes, et les gambes qui les assujétissent, et

Digitized by Google

leur saillie en avant et en arrière de leur mât respectif. — D'ailleurs, dans les combats, ces plate-formes sont garnies de pierriers et de fusiliers pour servir comme les circonstances peuvent l'exiger. — Les bâtimens qui sont mâtés à pible ne portent point de hune, parce que ce genre de mâture ne permet pas les mêmes dispositions que dans les vaisseaux dont chaque mât est formé de plusieurs mâts partiels.

HUNIER. s. m. *Top sail.* Voile qui dans un vaisseau est placée immédiatement au-dessus des voiles basses du grand mât et du mât de misaine, ou entre ces voiles et celles de perroquet. La forme d'un hunier est celle d'un trapèze tel que *abcd*, (fig. 59, M.). Lorsque cette voile est établie et déployée à bord d'un vaisseau, (fig. 1, A.) sa petite base *ab* est lacée avec la vergue de hune, et les coins *c* et *d* de sa bordure sont tirés, à l'aide de certains cordages nommés écoutes, vers les extrémités de la vergue inférieure, de manière que cette voile est étendue parfaitement, lorsque ces cordages sont roidis, et lorsque la vergue de hune est élevée au haut du mât de hune. Celle de ces voiles, qui appartient au grand mât, est nommée grand hunier, *main top sail;* et celle qui entre dans la voilure du mât de misaine, est le petit hunier, *fore top sail.* Ces voiles sont traversées, parallèlement à leurs bases, par des bandes de toile placées à la hauteur des points *m*, *n*, *p*, pour les fortifier contre les efforts des garcettes de ris, par le moyen desquelles, dans certaines circonstances, on retrousse ou on replie une portion plus ou moins grande des parties hautes de cette voile sur la vergue à laquelle elle est enverguée. D'ailleurs des doublages ou des renforts de toile placés latéralement, ainsi qu'au milieu, ajoutent encore à la résistance dont le premier assemblage des toiles qui composent cette voile peut être susceptible. — Si on considère un moment la voile *a b d c*, (fig. 79, M.) comme un hunier déployé, on voit sa vergue *a b* sur laquelle est étendu le côté supérieur de cette voile, et les points *c* et *d* qui, à l'aide de cordages, sont tirés vers les extrêmités de la vergue inférieure *c d*, pour contribuer à l'entier développement de cette voile. Les choses étant dans cet état, et la vergue *a b* étant élevée aussi haut qu'elle peut l'être, on dit que le hunier est haut, ou qu'il est en coche, *top sail a trip.* Si cette vergue *a b* est abaissée jusqu'à la moitié de la hauteur du mât qui la porte, alors le hunier est à mi-mât ou amené à mi-mât, *half mast up.* Lorsque cette vergue plus abaissée est descendue sur le ton du mât inférieur, alors le hunier est sur le ton, *lowered down upon the cap*, ou il est amené; et si dans ce dernier état on ramasse et on serre tous les plis de la voile sur la vergue *a b*, après avoir lâché les écoutes ou les cordages qui tirent sur les points *c* et *d*, le hunier est serré ou cargué. Si après avoir été amenée, on déplie cette voile et on élève sa vergue à la hauteur du mât de hune, c'est hisser le hunier, c'est le mettre dehors; si alors on lâche les cordages ou les écoutes qui tiennent les points *c* et *d*, le hunier est en bannière. Si cette voile est diminuée dans sa sur-

Digitized by Google

face et repliée en partie sur la vergue *a b*, le hunier est risé. Lorsqu'on parle de l'état d'un hunier déployé, à l'égard du vent régnant, on dit qu'il est éventé, lorsque le vent le frappe sur sa face postérieure, ou de manière à pousser le vaisseau de l'arrière vers l'avant; il est en ralingue, lorsque son plan est dans la direction du vent; il est coiffé, lorsque le vent frappe sur sa face antérieure, ou de manière que son effort tend à faire reculer le vaisseau qui porte cette voile.

Hutter. v. a. *To lower the lower yards down a port last.* C'est abaisser la grande vergue ou celle de misaine sur le plat-bord, (fig. 1, A.). Cette opération a rarement lieu, et il faut une tempête violente et une mer furieuse pour obliger à faire cette manœuvre; car ces vergues restent assez constamment à leur place, et les voiles qu'elles portent n'exigent pas, pour être repliées, que leurs vergues soient abaissées, comme on le fait pour les voiles hautes. Lorsqu'un vaisseau est dans une rade et maintenu par ses ancres, l'état de la mer et du vent forcent aussi quelquefois de hutter les basses vergues, dans la crainte que, dans les mouvemens d'oscillations, ces grands poids placés trop haut n'ébranlent trop fortement et les mâts et leurs appuis.

I.

Ile. s. f. *Island.* Espace de terre environné de tous les côtés par la mer. — Les îles du vent, *windward islands*, et les îles sous le vent, *leeward islands*, sont placées dans la Zone Torride, à l'ouverture du golfe du Mexique; et comme dans ces parages le vent qui règne constamment est dirigé de l'Est ou de l'E N E dans la partie de l'Ouest, celles de ces îles qui sont dans l'Est des autres, en sont distinguées par le nom d'îles du vent: par la même raison, comme le vent semble venir de celles-ci pour parvenir à celles qui sont plus occidentales, ces dernières sont nommées îles sous le vent.

Ilet ou Ilot. s. m. Ile d'une très-petite étendue, et qui quelquefois consiste dans un gros rocher qui élève sa tête au-dessus de l'eau.

Inclinaison. s. f. On dit des mâts qu'ils ont une inclinaison, lorsqu'au lieu d'être perpendiculaires à l'horison, ils forment avec ce plan un angle plus ou moins grand. Dans quelques bâtimens, on donne à certains mâts de l'inclinaison vers l'avant ou l'arrière. Dans tous les vaisseaux, le beaupré (pl. V.) est toujours incliné, mais plus ou moins à l'égard de l'horison, et cette inclinaison varie de 35° à 0°, parce qu'elle est relative à l'assujettissement des autres mâts. — L'inclinaison d'une aiguille aimantée est aussi l'angle qu'elle fait avec l'horison, lorsque suspendue par son centre de gravité elle prend, en tournant librement sur elle-même, la situation qui convient à son état de repos. Une telle aiguille, avant d'être aimantée, garde la situation horisontale qu'on lui donne, et elle s'en écarte plus ou moins suivant

Digitized by Google

les points du globe où elle est placée, lorsqu'elle a été touchée par un aimant généreux. Cette inclinaison n'est pas constante dans un même lieu; et la nécessité de ramener une telle aiguille à la position horisontale, pour qu'elle serve de boussole à la mer, a fait imaginer de charger de cire ou d'un petit poids la partie qui s'élève au-dessus du plan horisontal. Ce procédé produit bien l'effet qu'on en attend; mais il en fait naître un nouveau que j'ai observé récemment, et qui peut quelquefois rendre plus incertaine la direction de la route d'un vaisseau. Des expériences que j'ai faites avec soin, démontrent que, dans un bâtiment qui acquiert son mouvement sur une ligne donnée, et qui n'est pas encore parvenu à une vîtesse uniforme, une aiguille située horisontalement, et dont le centre de gravité n'est pas par conséquent au point de suspension, s'écarte plus ou moins, suivant l'accélération de la vîtesse, de la direction de la ligne qu'elle indiquoit avant la naissance du mouvement. C'est pourquoi, si on considère un vaisseau en mer et sous voiles, si on examine combien varie à chaque instant, et la force, et la direction du vent régnant, ou enfin la situation des voiles qui en reçoivent l'impulsion, on ne peut s'empêcher de reconnoître que la marche d'un bâtiment, ou que ses progrès, dans l'espace, ne se font que par élans, de sorte que sa vîtesse ne cesse d'être accélérée ou retardée sans être jamais d'une uniformité parfaite. On doit donc conclure de ces réflexions, que les déclinaisons de l'aiguille, telles qu'elles sont observées dans un vaisseau en mouvement, ou telles qu'elles sont employées dans l'estime, sont très-rarement celles qu'elle auroit dans l'état de repos. Si j'ai ajouté ici ces remarques, c'est qu'elles m'ont paru dignes de l'attention des marins.

Incommodité. s. f. *Distress.* Détresse où se trouve un bâtiment lorsqu'il est en mer. S'il a des besoins, ou par le défaut de vivres, ou par la perte de quelques parties essentielles de son gréement, ou par le danger d'être submergé, il est dans un état d'incommodité, et alors il annonce sa situation aux vaisseaux qu'il rencontre, par un certain signal qu'on nomme signal d'incommodité, et qui est connu de toutes les nations civilisées. Ce signal consiste à arborer un pavillon rouge sous les barres de perroquet, à mettre le pavillon de poupe en berne ou plié sur lui-même, et à tirer des coups de canon de distance en distance.

Inscription maritime. (Voy. Classes).

Intendant. s. f. Un intendant de marine, *commissionner resident of a dock yard*, étoit un officier civil, préposé par le gouvernement, pour être, dans un port, le chef de l'administration de la marine, et avec le pouvoir d'ordonner dans toutes les parties de finance, de justice et de police, dont la conduite et la direction lui sont confiées. Ses fonctions embrassoient la recette et l'emploi des deniers, le paiement des appointemens et soldes, les revues des officiers, des troupes et des équipages, les levées des gens de mer, la police des ports et des classes, l'administration des hôpitaux, et chiourmes, les approvision-

Digitized by Google

nemens des ports et des vaisseaux, leur conservation dans les magasins, la distribution des matières, munitions ou provisions quelconques, enfin les marchés et adjudications de matières et d'ouvrages, etc. — Un intendant d'armée est celui qui a l'administration générale de tous les approvisionnemens quelconques de cette armée, des paiemens et des changemens des équipages de tous les vaisseaux, ainsi que l'inspection des comptes et des demandes des écrivains particuliers de chaque bâtiment. (Voy. Préfet Maritime).

INVENTAIRE. s. m. Un inventaire d'armement est un état des agrès, des provisions, des munitions, et de tous les objets qui font partie de l'armement d'un vaisseau. De même au désarmement d'un vaisseau, on fait un état de tout ce qu'il contient dans le même genre, ou de tout ce qu'il rapporte après un voyage achevé, et cet état reçoit le nom d'inventaire de désarmement.

ISTHME. s. f. Bande étroite de terre, qui réunit deux continens ou deux terres plus ou moins considérables, et qui des deux côtés est environnée d'eau : telles sont les isthmes de Panama, de Suez, etc.

ITAGUE. s. f. *Tye.* Cordage attaché par une extrémité à un objet qu'il doit servir à élever jusqu'à une certaine hauteur; tandis que l'autre extrémité est fixée à un palan, à l'aide duquel ce cordage est tiré convenablement. C'est ainsi que les vergues des huniers (fig. 1, A.), lorsqu'elles sont au bas du mât de hune, sont élevées au sommet de ce mât. Une itague, attachée sur chacune de ces vergues, vient passer dans une poulie placée au ton de ce mât, et son extrémité descendant derrière ce même mât pour se réunir à la poulie double d'un palan, est roidie par le moyen d'un autre cordage, nommé drisse ; celle-ci, liée à cette itague, sert à exhausser et à soutenir chaque vergue à sa place. — Quelquefois il y a deux itagues sur une même vergue, pour mieux assurer sa suspension et son établissement. — Dans un combat, des itagues supplémentaires sont ajoutées aux premières pour les remplacer au besoin, et elles sont nommées fausses itagues, *false tyes.* — Les itagues multipliées qu'on remarque dans le gréement d'un vaisseau, sont distinguées entr'elles par le nom des objets qu'elles servent à mouvoir; c'est pourquoi il y a des itagues de grand hunier, de misaine, de petit hunier, etc. — La définition d'itague étant prise généralement, on voit que toute corde attachée à un fardeau, et roidie à l'aide d'un palan, est une itague de palan. Ainsi le palanquin de ris tenant à un cordage simple, celui-ci est nommé itague de palanquin de ris ; de même les cordages qui, traversant la muraille d'un vaisseau, et qui attachés au bas des mantelets de sabords, servent à les ouvrir à l'aide d'un palan employé à les roidir, sont dénommés itagues de sabords, *port ropes.* C'est par le moyen de ces itagues et de ces palanquins que les mantelets des sabords de la première batterie (fig. 12), sont levés et maintenus dans la position où ils sont représentés. Voyez aussi (fig. 1, A.), et *s* (fig. 53, C.). Lorsque les cargues-fond ou les cargues-

Digitized by Google

boulines d'une voile sont roidies par le moyen d'un cordage simple, qui est attaché à une poulie qu'elles traversent, on donne alors à ce cordage le nom d'itague de ces vergues.

J.

Jaloux. adj. Ce mot, peu usité, est employé par quelques marins pour exprimer qu'un bâtiment est foible de côté, ou facile à incliner latéralement. On le dit surtout dans les mers du levant, des bâtimens qui, dans une eau agitée, roulent extraordinairement et ébranlent leur solidité par ces mouvemens répétés.

Jambe. s. f. On donne le nom de jambe de chien à des pièces de bois qui, fixées dans un vaisseau, servent à attacher des manœuvres ou des cordages dans l'état de tension où on les a mis. La fig. (49, C.) représente un taquet de lançage. Les parties *n* et *a b* sont appliquées intérieurement contre la muraille d'un vaisseau, et les deux branches telles que *s n* qui sont nommées jambes de chien, sont saillantes par leur tête au-dessus de la traverse, et s'écartent de la muraille du vaisseau d'une distance proportionnelle à la demi-largeur de la traverse, tandis que leur pied *n* est fixé sur cette muraille. C'est autour de *s*, (dont la forme est l'origine du nom de *s n*, c'est-à-dire, de jambe de chien) qu'on tourne le cordage tendu qu'on veut arrêter et maintenir dans toute sa roideur. — Le nom de jambe de chien est aussi donné quelquefois à des pièces d'un vaisseau, que d'autres nomment montans de voûte. (Voy. Montans).

Jambette. s. f. On donne, dans quelques ports, ce nom aux montans de voûte qui s'étendent de la lisse d'hourdy au bord extrême du pont supérieur, en suivant un contour indiqué par *x s*, (fig. 1, P.) et qui sont distribués sur cette lisse comme on le voit en *s*, (fig. 2, P.); mais il est à propos de conserver à ces pièces le nom de montans de voûte, et de réserver celui de jambettes, *timbers of the head*, pour exprimer des pièces de bois qui lient ensemble les lisses de l'éperon, et qui sont désignées quelquefois par les noms de montans de poulaine et courbes de herpe. Ces pièces ou ces jambettes sont aisées à distinguer dans l'éperon du vaisseau représenté fig. (1. P; 1. et 3. A; 1. et 86. M.), parce qu'elles sont placées dans un plan vertical, et qu'elles croisent les lisses qui s'étendent du point *b* à divers points de la joue du vaisseau entre *l* et *a*.

Jardin. s. m. La galerie d'un vaisseau, qui sert d'ornement à sa poupe, ne se termine pas brusquement aux deux bords de cette façade, mais elle se prolonge (fig. 1. A.) par une courbure agréable jusques sur chaque hanche, pour couronner les bouteilles qui sont établies dans cette partie et leur servir de plafond. Ce prolongement porte le nom particulier de jardin d'amour, *quarter gallery*.

Digitized by Google

Jarret. s. m. Bosse ou onde qui interrompt l'uniformité du contour d'une pièce de bois, ou de la courbure d'une ligne. — Une courbe est dite régulière et continue, lorsqu'elle est sans flache ni jarret, c'est-à-dire, lorsque dans aucun de ses points, on ne remarque ni angle rentrant, ni angle saillant.

Jas, s. m. *Stock*. C'est l'assemblage *a b* (fig. 70. M.) de deux pièces de bois (qu'on voit séparément fig. 19), et qui est surajouté à une ancre de fer *cuni*. Les pièces de la fig. (19. M.) sont superposées, et embrassent entr'elles, au milieu de leur longueur, le bout de la verge *c n* de l'ancre. Elles sont placées perpendiculairement au plan *cui* des bras et de la verge, et leur réunion est assurée par des liens de fer répartis sur divers points de leur longueur, qui, d'ailleurs, est égale à celle de la verge *c n*. — C'est par la différence qu'on établit dans la position et la pesanteur du jas avec les bras d'une ancre, qu'on parvient à donner à cette ancre lorsqu'elle est tombée au fond de la mer, une forte tendance à présenter à ce fond le bec *i* ou *u* d'une de ses pattes, et à prendre la situation nécessaire qu'on lui voit (fig. 41. C.). C'est donc ce moyen simple et important, qui fait qu'un vaisseau est promptement arrêté et retenu par l'ancre qui vient d'être jetée à la mer, et qu'aussitôt après sa chûte, elle engage profondément sa patte dans le sol facile qu'elle rencontre.

Jauge. s. f. Dans les corderies des ports, on donne le nom de jauge de cordier, à une bande de parchemin qui, divisée en pouces et lignes, sert à mesurer la circonférence d'un cordage.

Jaugeage. s m. *Tunnage*, *admeasurement*. Action de jauger un vaisseau, pour connoître combien il pourroit recevoir, dans son intérieur, de solides qui auroient 42 pieds cubes de volume. (Voy. Jauger).

Jauger, v. a. *To gauge*, *to admeasure*. Jauger un vaisseau, c'est mesurer sa capacité intérieure dans les parties qui peuvent et doivent seules recevoir des effets ou des marchandises. Cet espace est estimé en tonneaux d'arrimage, dont le volume est de 42 pieds cubes, et le port d'un bâtiment est toujours déterminé et indiqué par le nombre des tonneaux semblables qu'il est susceptible de recevoir. — On calcule le volume de cet espace intérieur d'un bâtiment, en le partageant en tranches verticales, telles que *a p n m q s* (fig. 1, G.), dont on estime et dont on ajoute les volumes particuliers.

Jaugeur. s. m. Homme public, dont les fonctions sont de jauger tous les bâtimens marchands.

Jaumière. s. m. *Helm post*. Ouverture ovale qui est pratiquée dans la voûte d'un vaisseau (fig. 42, C.), au-dessus de l'extrêmité supérieure de l'étambot, pour le passage de la partie haute *eub* du gouvernail *e a c d u* (fig. 35, G.), lorsque celui-ci est attaché à l'étambot : on donne aussi à cette ouverture le nom de gousset de gouvernail. Cette jaumière est nécessaire dans tous les bâtimens qui ont une poupe saillante, parce que la mèche *e d* du gouvernail doit être droite, et

Digitized by Google

alors la barre *f u* qui sert à varier ses positions, et qui est introduite par un bout dans la tête *e u* de cette mèche, se trouve entièrement dans l'intérieur du vaisseau. — Comme à la mer, cette ouverture (fig. 42, C.), qui a un grand diamètre pour ne pas gêner les mouvemens du gouvernail, présenteroit une issue à l'eau environnante, ou plutôt aux lames élevées qui abordent la poupe du vaisseau, si aucun obstacle ne s'y opposoit, des toiles goudronnées et plissées sont clouées, et sur le contour de la jaumière, et sur le gouvernail pour fermer tout accès aux vagues.

Jet. s. m. *Jetson*, *jettison*. Effet de l'action par laquelle on jette hors d'un vaisseau et à la mer des objets qui embarrassent, ou qui, par leur poids et leur position, font courir des risques à ce bâtiment dans des circonstances particulières. — L'idée de rendre un vaisseau d'une marche plus prompte ou plus rapide pour fuir un ennemi, engage souvent à faire le jet de beaucoup d'effets. — Le désir d'augmenter sa stabilité, de le soustraire à des dangers, ou d'ajouter à la résistance trop foible qu'il oppose aux puissances qui tendent à l'incliner, ou qui l'inclinent trop fortement sur le côté, fait faire aussi le sacrifice de plusieurs fardeaux pesans et élevés qu'on jette à la mer.

Jeter. v. a. Lancer à la mer du haut d'un vaisseau. — Jeter le lok, *to heave the log*, c'est laisser tomber derrière un bâtiment le lok *a b c* (fig. 101, G.), qui est assez léger pour flotter, et assez pesant par sa base *b c* pour se tenir verticalement sur les eaux. Dans cet état, il présente un terme à-peu-près fixe, duquel on compte et on mesure l'espace que parcourt un vaisseau en mouvement pendant un temps déterminé, par le moyen d'une petite corde *b e f* qu'on lâche de la main, et qui s'étend sur la surface de la mer à mesure que le bâtiment s'éloigne du lok *a b c*. Faire une telle opération dans tous ses détails, c'est jeter le lok — De même jeter le plomb ou la sonde, *to heave the lead*, c'est laisser tomber d'un vaisseau et verticalement une pyramide de plomb à laquelle tient une corde qu'on laisse couler de la main, jusqu'à ce que cette pyramide ou cette sonde atteigne le fond que recouvre la mer. Cette opération tend à faire connoître, et la profondeur de l'eau qui est sous le vaisseau, et la qualité du fond. (V. Sonder).—Jeter l'ancre, *to let go, to cast the anchor*, c'est laisser tomber au fond de l'eau une ancre à laquelle est attaché un vaisseau par le moyen d'un cable, afin qu'elle serve à le maintenir dans le lieu où elle a été jetée. — Jeter à la mer, *to throw over board*, c'est lancer hors d'un vaisseau ou du rivage à la mer; mais si c'est hors d'un vaisseau, c'est jeter hors le bord, *to cast over board*. — Dans certaines circonstances, on jette les canons d'un vaisseau à la mer, *to heave the guns over board*, pour se débarrasser de ces lourds fardeaux, lorsque la situation et le salut d'un bâtiment semblent l'exiger : de même des dangers pressans portent à couper ses mâts et à les jeter à la mer. — Jeter des grapins à bord d'un autre vaisseau, c'est les lancer

Digitized by Google

dans ses manœuvres, afin que leurs pattes s'y embarrassent, et servent à accrocher et lier ce vaisseau à celui qui ne veut pas s'en éloigner, ou qui veut le combattre de près. — Un vaisseau est jeté sur un banc, sur un rocher, sur une côte, sur une terre, ou au plein, ou à la côte, etc. *to cast away*, *to drive on shore*, *to be cast upon land*, lorsque la tempête, les lames, les courans, ou de mauvaises manœuvres l'ont porté sur ces lieux, où la mer n'a pas assez de profondeur pour le soutenir à flot. Quelquefois, obligés de choisir le moindre de deux dangers entre lesquels ils viennent à se trouver inévitablement placés, les navigateurs se décident à diriger, sur une côte, un bâtiment qui doit nécessairement périr s'il tient la mer, ou s'il reste livré à sa fureur. Par un tel naufrage volontaire, ils se ménagent la ressource de sauver leur vie et souvent leurs biens. C'est alors se jeter à la côte ou en plein, parce que ce mouvement est volontaire, tandis qu'il est forcé, si la mer, ou le vent, ou les courans entraînent ce vaisseau sur la côte.

Jeu. s. m. Le gouvernail doit avoir du jeu, c'est-à-dire, que ses mouvemens sur ses gonds doivent être libres et faciles, et le jeu de cette machine est l'espace dans lequel ses rotations s'exécutent. — Les pièces de bois qui composent un vaisseau, et qui, par leur assemblage doivent former un tout solide et parfaitement lié, ne doivent pas avoir de jeu, sans quoi le bâtiment est bientôt désuni, et présente peu de sûreté aux navigateurs. — Le jeu de voile d'un vaisseau, *complete suit of sails*, est la collection complette de toutes les voiles qui lui sont nécessaires pour une navigation quelconque.

Jonque. s. f. Bâtiment léger qui est en usage dans les Indes Orientales pour naviguer le long des côtes, *chinese junk*. Sa construction est grossière, et elle suppose d'autant moins de progrès dans l'art de la marine, que ces bâtimens ne peuvent résister à l'impulsion des vents ou de la mer.

Jottereaux. s. m. On applique de chaque côté, sur la tête d'un bas-mât de vaisseau et à la naissance du ton, deux larges pièces de bois de chêne ou d'ormeau, dont la forme est représentée (fig. 41, A.), et qu'on voit à leur place en *z* (fig. 16), en *n* (fig. 17.), et en *b* (fig. 13.) : on leur donne le nom de jottereaux de mâts, *checks of the masts*. Ces jottereaux, cloués au mât, servent d'appui aux barres de hune, ainsi qu'à la hune et au mât de hune qui reposent sur elles; ils saillent en avant du mât pour composer, avec la jumelle du même mât, une coulisse ouverte, dans laquelle on fait glisser le mât supérieur lorsqu'on l'élève au bout du bas-mât, et par laquelle le pied de ce mât est maintenu fixe lorsqu'il est en place. — On donne le nom de jottereaux d'éperon, *checks of the head*, *or head rails*, à des pièces de bois longues, angulaires et courbes, qui servent à lier l'éperon au corps du vaisseau. Ces jottereaux sont en chêne, et au nombre de deux de chaque côté de l'étrave. On les voit en *a b* et *a e* (fig. 1, P.),

Digitized by Google

et leurs correspondans sont placés à gauche de l'éperon dans la même direction. Une des branches de chaque jottereau s'étend sur l'extrémité d'une des premières préceintes, tandis que l'autre suit le contour d'une aiguille sur laquelle elle est appliquée, en faisant avec la première un angle obtus, dont le sommet est placé dans la rablure de l'étrave. Les jottereaux sont chevillés, dans leurs cours, avec toutes les pièces adjacentes, et réunissent ainsi très-étroitement l'éperon avec le vaisseau.

Joue. s. f. On nomme joue d'un vaisseau, la partie de sa coque, qui, placée au-dessus de l'eau, est comprise entre le mât de misaine et l'étrave, *bow of a ship*.

Jouet. s. m. Plaque de fer coupée triangulairement, et qu'on applique à l'ouverture d'un trou lorsqu'il sert de passage et d'appui à un essieu qui traverse une pièce de bois. Ce jouet sert ainsi à conserver, aux bords d'un tel trou, une forme constante qui autrement seroit bientôt altérée par le frottement. — Il y a des semblables jouets pour l'action des brimbales à pompe, et ils sont nommés jouets de pompe.

Joug. s. m. Dans une corderie, on donne ce nom à un fort bâton de cinq pieds de longueur, qui sert à porter le cochoir, ou à le soutenir à une certaine hauteur, lorsqu'il est employé au commettage des cordages qui sont d'une grosseur inférieure à trois pouces de circonférence; car dans le commettage des cordages plus considérables, le cochoir est porté par une espèce de charriot nommé traîne. C'est à ce bâton et au-dessous de son milieu qu'on attache le cochoir, et des hommes placés aux extrémités du joug le soutiennent et le dirigent convenablement. — Dans l'atelier de la mâture, un joug est une pièce de chêne de quatre pieds de longueur sur sept à huit pouces d'équarrissage. Ce joug sert de point d'appui pour faciliter le rapprochement immédiat et forcé des pièces qui entrent dans la composition d'un mât. Alors une longue herse en fils carrets, ou un long faisceau de ces fils entoure les pièces composantes qu'on veut réunir avec les extrémités du joug, et des coins introduits avec force entre le joug et les pièces de mât produisent ensuite le contact le plus intime entre ces dernières.

Jour. s. m. Les vivres sont distribués journellement, à bord d'un vaisseau, en quantité toujours égale, parce qu'en mer le nombre des hommes à nourrir ne peut varier qu'accidentellement; c'est pourquoi on indique les approvisionnemens de bouche qui sont dans un vaisseau, par le nombre de jours pendant lesquels ils peuvent suffire aux besoins de l'équipage. On dit ainsi que tel vaisseau a embarqué pour *N* jours d'eau, ou de vin, ou de vivres, ou qu'il est réduit à *N* jours de vivres. — On donne le nom de jours de planche, *lay days*, au nombre des jours déterminés qui sont accordés pour le déchargement entier de la cargaison d'un bâtiment. Si ce déchargement est retardé, si cette opération embrasse un plus grand nombre de jours, et que le bâtiment

Digitized by Google

soit obligé, par cette raison, de prolonger sa relâche ou son séjour dans le port où il devoit se rendre suivant son connoissement ou sa charte-partie, alors le propriétaire de la cargaison est condamné à payer une certaine somme, en dédommagement, pour chaque jour employé au-delà du nombre fixé des jours de planches.

Jumele. s. f. Pièce de bois appliquée sur une autre, pour la conserver ou pour la fortifier. — Une jumèle de racage est une longue pièce de chêne qui recouvre la face antérieure d'un bas mât de vaisseau, depuis la naissance du ton, jusqu'au quart de la longueur de ce mât et au-dessous de la hune. On peut distinguer les jumèles des mâts d'artimon, de misaine et du grand mât, dans les fig. (17, 13 et 16, A.), où elles sont représentées au-dessous de *n b* et *z*. Une telle jumèle est destinée à éloigner le mât supérieur, pendant l'opération qui a pour but de l'élever à sa place, d'un contact immédiat avec la portion des bas-haubans qui embrassent le ton du bas-mât, et à former le fond d'une coulisse, dont les jottereaux sont les parois, et dont l'usage est de maintenir le pied du mât supérieur dans la place qu'il doit garder. Elle est d'ailleurs fixée sur le mât qu'elle recouvre de sa face concave par plusieurs tours répétés de cordage, qui enveloppent et le mât et la jumèle, en les serrant étroitement dans divers points de leur longueur. — Une jumèle, *fish*, est d'ailleurs une pièce de bois qu'on applique sur un mât ou sur une vergue, pour les préserver d'une rupture dont ils peuvent être menacés par les effets d'un long service, ou par des affoiblissemens accidentels que leur résistance a pu éprouver, *clamps or fishs of yard*; de tels renforts, qui conviennent à tout, sont aussi adaptés à des baux affoiblis, et alors ils sont nommés jumèles de baux, *clamps of beam*. L'utilité de ces jumèles fait qu'il y en a toujours qui sont embarquées dans un vaisseau pour être employées au besoin, et celles-ci sont nommées jumèles de rechange, *spare fishs*. — Dans un mât qui est composé de plusieurs pièces, on distingue quelques-unes de celles-ci par le nom de jumèles d'assemblage, *side pieces of a made mast*. Ce sont des pièces collatérales, telles que *h g* (fig. 9, A.), qui sont appliquées sur la face *kl* de la mèche *il* dans le mât *om*, (fig. 10.). — Il y a des jumèles de campagne, qui sont des pièces de sapin longues, fortes, concaves sur une face, et convexes sur la face opposée. Elles servent à recouvrir, à bord d'un bâtiment, les mâts de hune de rechange ou d'approvisionnement, qui sont étendus sur le pont. Cependant, au besoin, elles sont employées à fortifier un mât ou une vergue qui sont ménacés d'une rupture prochaine. — On donne le nom de jumèle de brasseïage à une pièce de bois qui est nommée souvent mattegau, qui a 6 à 9 pieds de longueur, sur 10 ou 14 pieds d'équarrissage, et qui, appliquée sur la face arrière d'une vergue basse, sert à la tenir éloignée du mât qui la porte, afin de faciliter le brasseïage, ou de donner plus d'étendue à sa rotation horisontale autour de son mât. Cette jumèle, dans cette position, s'étend sur cette partie

Digitized by Google

de la vergue, où sont placées les herses de quelques poulies et de la suspente; c'est pourquoi, vis-à-vis ces herses, elle est excavée convenablement à leur grosseur, ou au bourlet qu'elles forment sur la vergue. — Enfin on donne le nom de jumèle à trainer les mâts, à des pièces de sapin qui sont longues et qui ont une face concave, sur laquelle on étend un mât, lorsque dans un atelier, ou dans un port, ou sur un terrain quelconque, on se propose de le transporter d'un lieu à un autre.

Jumeler. v. a. Fortifier une pièce de bois, trop foible, ou trop afoiblie, par le moyen d'une nouvelle pièce de bois qui lui est réunie étroitement, et qui concourt avec elle à résister aux puissances qui tendent à la rompre. On jumèle un mât, une vergue, *to fish a mast or a yard*, un bau, *to clam a beam*, etc. lorsqu'ils ont consenti ou éclaté.

Jusant. s. m. *Ebb or ebb tide*. Les marins donnent ce nom au mouvement journalier de la mer, que les Physiciens nomment reflux. Si, pendant le flux, la mer porte de nouvelles eaux sur les rivages, et s'élève à une hauteur plus ou moins grande au-dessus de son niveau naturel, au contraire, pendant le jusant, elle court en sens opposé, elle reporte loin des côtes les eaux qu'elle y avoit accumulées, et s'abaisse autant au-dessous du niveau naturel, qu'elle avoit acquis de hauteur par le flux. — Lorsque ce mouvement de la mer est établi, on dit qu'il y a jusant, *the tide ebbs or falls*, s'il est vif et rapide, il y a grand ou fort jusant. — Lorsque ce mouvement s'éteint, et que celui du flux est prêt à lui succéder dans l'ordre des phénomènes, le jusant étale ou est étalé, *slak water*. — L'époque à laquelle le jusant commence, et la période pendant laquelle il a lieu étant régulières, ou variant régulièrement, on s'en sert souvent pour indiquer le temps de commencer, d'exécuter ou d'arrêter une opération, en disant qu'on agira au jusant, ou de jusant, ou après le jusant.

K.

Ketch. s. m. *Ketch*. Nom d'un bâtiment anglois, dont on peut prendre une idée par la fig. (17, V.). Il porte un grand mât et un mât d'artimon, avec des voiles basses qui ressemblent à l'artimon des vaisseaux, et plusieurs focs qui sont soutenus par un long beaupré. Au-dessus des voiles basses, ces bâtimens sont gréés de voiles hautes, leur grandeur les fait ranger dans la classe de ceux qui peuvent recevoir une charge de 100 à 250 tonneaux.

Kopf. s. m. Nom d'un bâtiment hollandois, qui est représenté (fig. 12, V.). Il a un grand mât et un mât de misaine, avec des voiles inférieures qui sont à balestron, et des voiles supérieures qui ne sont

Digitized by Google

que des huniers. Il sert au transport de toutes sortes de marchandises, et n'est jamais qu'un batiment de charge.

L.

LABOURER. v. a. Une ancre laboure, lorsque le vaisseau qui lui est attaché, étant entraîné par les courans, l'oblige de sillonner avec sa patte le fond de la mer, qui ne lui oppose pas, par sa ténacité, une résistance assez considérable, *to drag the anchor*, *to come home.* On dit alors que le vaisseau laboure, ou qu'il laboure avec son ancre, ou qu'il chasse. — Si un vaisseau, dans son mouvement progressif, vient à toucher le fond de la mer passagèrement et par sa quille, il est dit avoir labouré avec la quille, *to plough with the keel*; on dit aussi, dans ce cas, qu'il a labouré le fond.

LACER. v. a. On lace une voile avec une autre, en passant plusieurs fois un cordage dans des pattes ou anneaux qu'on attache dans ce dessein, en divers points des ralingues. On lace ainsi une bonnette avec la partie inférieure d'une basse voile, pour qu'elle reçoive l'impulsion du vent qui passeroit sans effet sous la ralingue de celle-ci (fig. 1, A.). On sous-ajoute aussi une voile à des huniers, et on les réunit en les laçant ensemble.

LACET. s. m. Languette de fer qui, repliée sur elle-même, embrasse un anneau de fer dans un point de son contour, et sert à le fixer dans le point d'un vaisseau où il peut être utile. Un tel anneau est nommé anneau à lacet. Lorsqu'on veut le mettre en place, les deux branches de la languette sont introduites dans le trou pratiqué pour les recevoir; et elles sont ensuite rivées des deux côtés de ces trous, pour qu'elles n'en puissent plus sortir : par ce moyen, l'anneau reste pendant, solidement attaché, et libre de tourner sur le point de son contour qui est saisi par le lacet.

LACHE. adj. Un vaisseau est lâche lorsque, sous voile, il a une tendance habituelle à arriver (Voy. Arriver) : c'est pourquoi il ne vient au vent qu'avec difficulté, lorsqu'il est nécesaire de l'y rappeler : cette propriété est contraire à celle d'être ardent. Elle se fait surtout remarquer, lorsque les vaisseaux ont peu de vîtesse, car elle diminue à raison du quarré de cette vîtesse, tandis que celle d'être ardent augmente dans le même rapport; un vaisseau lâche est un vaisseau défectueux.

LAGON. s. m. Petit lac formé par la mer entre des terres, ou entre des rochers.

LAGUIS. s. m. Nom d'un nœud coulant qui est fait avec le bout d'un

Digitized by Google

cordage sur un fardeau, et qui se serre d'autant plus que la tension du cordage est plus grande.

Laisse. s. f. C'est l'espace que la mer laisse à découvert lorsqu'elle fait retraite par l'effet du reflux. — On donne aussi le nom de laisses aux terres que la mer couvroit autrefois, et auxquelles elle ne peut atteindre aujourd'hui. C'est encore le nom des pierres, sables, etc., qu'elle amoncelle sur ses bords, ou qu'elle rejette de son sein et qui restent sans retour sur le rivage.

Laisser. v. a. La mer laisse, lorsque, par le reflux, son niveau s'abaisse au-dessous du point auquel il s'étoit élevé par le flux. — Une ancre laisse, ou laisse le fond, *the anchor is a trip, or is away*, lorsque, par les efforts appliqués dans un vaisseau au cable qui est attaché à son arganeau, sa patte se dégage du sol où elle étoit enfoncée. — Un vaisseau laisse le fond, quand il quitte les parages de la mer dans lesquels la profondeur de l'eau est susceptible d'être mesurée à l'aide de la sonde. — Il laisse ses ancres lorsqu'il les abandonne après lui au fond de l'eau, et que les circonstances ne lui permettent pas de les lever, *to leave the anchors and cables behind them.* — Laisser un vaisseau, courir, abattre ou arriver, c'est ne pas contrarier l'effet du vent qui tend à entretenir la vitesse de ce vaisseau, ou progressive ou de rotation horisontale. — Laisser porter, c'est continuer de maintenir les voiles exposées à l'impulsion du vent, sous un angle d'incidence d'une certaine grandeur. — Laisser tomber l'ancre, c'est la détacher d'un vaisseau et l'abandonner à sa propre pesanteur, qui alors la fait descendre sur le fond de la mer, où elle engage une de ses pattes pour retenir ce vaisseau, à l'aide d'un cable, dans le lieu déterminé d'un mouillage, *to cast anchor.* — Laisser tomber une voile basse, c'est la laisser se déployer elle-même en détachant les cordages qui sont employés à la tenir pliée et serrée sur sa vergue. Le poids de sa toile, de ses ralingues, et des poulies qu'elle porte, suffit pour la faire dérouler dans toute sa hauteur, *to let fall the N. sail.*

Lamanage. s. m. *Loadmanage*, *pilotage*. L'art de conduire un vaisseau le long d'une côte, et de le diriger ou dans un port, ou dans une rade, ou dans une baie. Il suppose la connoissance-pratique des lieux fréquentés, c'est-à-dire, des haut-fonds, des marées, des courans, des mouillages, des passages, des canaux, etc., qui se trouvent dans ces parages. — On donne le nom de frais de lamanage, *portage*, au salaire accordé au pilote qui est chargé de la conduite et de la conservation d'un vaisseau, lorsqu'arrivé près d'une côte, il cherche à l'approcher davantage, ou pour la prolonger, ou pour parvenir soit à un port, soit à un mouillage.

Lamaneur. s. m. *Coasting pilot.* Titre distinctif qui n'est accordé qu'à certains hommes de mer, auxquels une assez longue expérience et des recherches continuelles ont procuré toutes les connoissances locales qui sont relatives à une côte particulière de la mer; les fonctions,

Digitized by Google

tions de ces pilotes côtiers sont de diriger avec sûreté tous les bâtimens, soit à l'entrée, soit à la sortie d'un port, d'une rade, d'une rivière, etc., et si on les emploie pour éloigner les dangers, leur garantie prévient tous les reproches que pourroient faire les assureurs, dans le cas où un bâtiment assuré éprouveroit quelqu'accident.

Lame. s. f. *Wave.* Onde, vague ou montagne d'eau plus ou moins élevée, que le vent produit, augmente et entretient sur une mer dont il agite la surface. Si on examine la fig. (5, G.), on aura une idée de la forme d'une lame régulière *o n m*, et du vide, *trough*, qui sépare cette lame de celle *r b a* qui la précède. Si elle est haute et large par sa base, c'est une grosse lame *high sea;* si cette base embrasse un long espace, alors la lame est longue, *long sea;* et au contraire si plusieurs lames peu élevées couvrent un petit espace, quoique le vent soit considérable, on dit que ces lames sont courtes ou que la mer est courte, *short sea;* celles-ci se succèdent rapidement, se brisent les unes sur les autres, et fatiguent beaucoup les vaisseaux qui sont exposés à leur choc.—Une lame sourde est une longue ondulation sur la mer, sans écume et sans bruit, qui n'est souvent que le retour des eaux à l'état d'équilibre, après une grande agitation ou l'effet de la propagation des lames que le vent élève dans des parages éloignés où il règne avec violence. De telles lames sont ainsi distinguées de celles qui brisent ou qui déferlent, c'est-à-dire, dont les eaux recevant continuellement une nouvelle impulsion du vent, ne cessent de se choquer mutuellement et de couvrir d'écume leur surface. — Lorsqu'un vaisseau se trouve placé dans l'intervalle *a o* de deux lames élevées, le vent ne peut frapper sur ses voiles, et on dit que, dans cet état, il est abrité par la lame, *becalmed in the trough of the sea.* Ses positions, à l'égard des lames, sont indiquées, d'ailleurs, par des expressions particulières : c'est ainsi qu'un vaisseau est debout à la lame, lorsque celle-ci s'avance directement contre sa proue; il a la lame par le travers, *the sea strikes upon the broad side*, lorsqu'elle est dirigée sur l'un ou l'autre de ses flancs; et enfin la lame vient de l'arrière, lorsqu'elle suit le vaisseau et la direction prolongée de sa quille.

Lancer. v. a. Un vaisseau est lancé à la mer, *to launch*, lorsqu'après avoir été construit à terre sur un plan incliné (fig. 39, C.), il est abandonné à sa propre pesanteur, qui le fait glisser sur le chantier *b d n a* (fig. 41, C.), et l'entraîne à la mer. On lance un bâtiment de l'Etat, en enveloppant sa partie inférieur d'un berceau, *emoem'*, qui glisse sur le chantier, et emporte avec lui le bâtiment qu'il soutient. — Les bâtimens du commerce sont lancés d'une manière moins dispendieuse, parce que leur grandeur est moins considérable que celle des vaisseaux de guerre. Leur quille glisse sur le chantier dans une coulisse faite exprès, et un bâti de charpente qui est élevé de chaque côté de ces vaisseaux, à la hauteur de l'extrémité de leurs varangues, prévient ou empêche la chûte latérale

Digitized by Google

de ces bâtimens pendant leur course. — Le mot lancer exprime aussi un mouvement spontané de rotation horisontale dans un vaisseau flottant. Si, dans sa course, un bâtiment ne suit pas exactement une même direction, s'il ne se meut pas toujours parallèlement à lui-même, ou si sa proue s'écarte à droite ou à gauche, soit par l'effet des lames environnantes, soit par un défaut instantané d'équilibre entre ses voiles, soit par toute autre cause, on dit que ce bâtiment lance, *to gripe*. Lorsque ce mouvement de rotation porte la proue à tribord ou à babord de la direction de la quille, le bâtiment lance sur N. bord, et si elle s'élance de l'un sur l'autre côté, le bâtiment lance d'un bord sur l'autre, *to sheer*, *to yaw*. Ces mouvemens ont lieu, et à l'ancre et sous voiles. On en aura une idée si on suppose que dans un premier instant, la quille d'un vaisseau soit représentée par *AB* (fig. 31, G.), et que dans l'instant suivant, où le vaisseau arrive en *r* sur la ligne *sr* qu'il parcourt, sa quille soit placée suivant *qn* ou *if*, au lieu de l'être sur *ab* parallèle à *AB*; on voit, dans cet état de choses, que le bâtiment a lancé à tribord ou à babord, et ces écarts, en se répétant dans une route quelconque, jettent une grande incertitude sur la longueur, soit sur la véritable direction de la route *rs* prolongée.

Lande. s. f. Voyez Latte de hune. Ce dernier mot est plus usité et plus convenable, *foot hook plate*.

Langard. s. m. On donne ce nom à une voile quadrangulaire dont on grée la vergue inférieure du grand mât d'un brigantin. On voit (fig. 23. V.) un brigantin ordinaire sans autre voile basse au grand mât, que la baume ordinaire; et si à la vergue inférieure du grand hunier, on attache une voile pareille à celle qu'on distingue à la même place (fig. 22.), cette voile est un langard qui rapproche alors la voilure d'un tel brigantin (fig. 23.) de celle du senau (fig. 22.). — Cette voile surajoutée à un brigantin, et qui fait différer ce bâtiment des brigantins ordinaires, fait aussi que de tels bâtimens sont communément distigués par le nom de langard. — Ainsi un langard n'est qu'un brigantin dont la voilure est augmentée d'une voile de fortune portée par son grand mât.

Langue. s. f. Coin ordinaire d'une longueur plus ou moins considérable. — Dans le mâtage des vaisseaux on se sert de langues qu'on place entre les mâts et le bord de leur étambrai, pendant que leur pied descend sur la carlingue, afin d'empêcher que les liens ou cercles de fer qui ceignent ces mâts, ne s'arrêtent sur le contour de ces étambrais. — Dans la composition du berceau d'un vaisseau, on employe aussi des langues, *wedges*, ou coins dont la forme est représentée (fig. 30, C.). On les introduit sous la ventrière telle que *cc* (fig. 27.), à grands coups de masse, pour soulever le vaisseau au-dessus des tins sur lesquels il reposoit pendant sa construction, et pour le faire porter entièrement sur le berceau qui lui est préparé, tel qu'on le voit (fig. 42.). — Une laize de toile dont la forme est triangulaire, et qui fait partie

Digitized by Google

d'une voile, reçoit aussi le nom de langue de toile (Voyez pl. M.).

LANS. s. m. Ecarts qu'un vaisseau fait à droite ou à gauche de la route sur laquelle il est dirigé, lorsqu'il s'avance dans l'espace à l'aide d'un vent fait qui frappe sur une voilure déterminée. On voit (fig. 88, G.) la route *a b c m* d'un vaisseau qui ne parvient de *a* en *m* directement qu'en s'écartant momentanément et alternativement de chaque côté de la ligne droite qu'on imagineroit menée de *a* en *m*. Ces lans, *yaws*, et leurs variétés et l'irrégularité de leur succession, jettent beaucoup d'incertitude dans l'estime que les navigateurs peuvent faire en mer, et de la longueur et de la direction réelles de la route qu'un vaisseau a pu suivre pendant un temps donné.

LANTERNE. s. f. On emploie dans la marine, en outre des lanternes qui sont généralement connues, d'autres lanternes nommées à gargousse et à mitrailles. Les premières ne sont autre chose que des étuis cylindriques en bois minces et propres à contenir chacune une gargousse d'un calibre donné. — Les lanternes à mitrailles sont aussi des cylindres en fer-blancs qu'on remplit de mitrailles, et qu'on place par-dessus la charge ordinaire d'un canon, pour être lancées sur un ennemi qu'on combat à peu de distance.

LARDER. v. a. C'est mettre des lardons en chanvre sur une face d'une voile ou d'un paillet. On fait cette opération en préparant des morceaux de torons d'un cordage décommis, et en les passant et repassant dans la toile d'une voile, telle qu'une bonnette, ou dans le tissu d'une large tresse nommée paillet ou sangle.

LARGE. s. m. Toute espace de mer qui est hors de la vue de toute terre, est dénommé le large, *the offing* Un vaisseau qui est dans un tel espace est au large, *offward*. — Il prend le large lorsqu'il se dirige de terre vers un tel espace, ou lorsqu'il suit une route qui l'éloigne directement de toute terre, *to take sea room*, *to stand off to sea*, *to sheer of*. C'est dans le même sens qu'on dit gagner le large, mettre au large, courir, aller au large, tenir le bord du large. — Lorsque le vent ou les lames semblent dirigés de ce même espace vers la terre, on dit qu'ils viennent du large, *sea breeze, or largewind*, *high sea in the offing;* de même ils portent au large, ainsi que certains courans déterminés, lorsqu'ils tendent à éloigner les vaisseaux de la terre ou des côtes. — Un vaisseau passe au large d'un autre bâtiment, ou d'une île, ou d'une terre, lorsqu'il en passe à une bonne distance, *to pass at a distance*. — Un canot pousse au large, *to push off*, lorsqu'on le repousse loin d'un vaisseau ou d'un rivage, afin qu'il se trouve dans un espace libre, et qui permette l'usage des avirons.

LARGEUR. s. f. *Main breadth*. On donne le nom de largeur principale ou absolue à la plus grande largeur d'un vaisseau, et c'est celle du maître couple qui, lui-même, est la plus grande section transversale qu'on puisse imaginer dans un bâtiment. On voit dans la fig. (2. P.) toutes les demi-sections transversales faites en divers points

Digitized by Google

de la quille d'un bâtiment, tel que celui qui est représenté (fig. 1.), et le seul maître couple y est dessiné dans tout son contour *o c b a n r B f*. Il embrasse entre ses branches tous les autres couples, et sa plus grande largeur, qui est placée à la hauteur du point *a*, est en même-temps celle qu'on nomme la largeur principale du bâtiment auquel ce couple appartient. Si on considère le plan *A D E* (fig. 4, A.) de la carène d'un vaisseau, on y voit le contour *C D E* de son maître couple et sa largeur principale *C E*, dont on peut encore remarquer la moitié en *B A* (fig. 5.) dans le plan des couples de l'arrière du même bâtiment.

Largue. adj. Un cordage lâche et sans tension est nommé largue, *slack rope*. — Les écoutes d'une voile, lorsqu'elles ne sont pas retenues, et que par leur tension elles ne servent pas à maintenir une voile dans une situation fixe, sont des écoutes largues, *flowing sheets*. — Ce mot est aussi employé à exprimer le rapport de la direction du vent avec celle de la quille d'un vaisseau. Ainsi le vent est largue pour un vaisseau, lorsque sa direction fait avec la quille un angle plus petit que 112°, (en considérant l'ouverture de cet angle tournée vers l'arrière), c'est-à-dire, lorsque cette direction supposée *f E* (fig. 30, G.) forme avec *E D* un angle inférieur à 112°. Si cet angle en diffère de la grandeur de un, ou deux, ou trois quarts de vent, c'est-à-dire, de 11° 15/., ou de 22° 30/., ou de 33° 45/., etc., le vent est alors d'autant de quarts largue, *N points large wind*. Lorsque cette différence est trop grande, sans que cependant le vent vienne directement de l'arrière dans le sens *D E*, le vent est grand largue, *quarter wind*, comme il est petit largue, si cette même différence est peu considérable. — Quand le vent est largue pour un vaisseau qui est sous voiles, ce vaisseau est dit avoir vent largue, *to sail large*, ou bien courir largue, ou porter largue. Quelquefois, pour exprimer la différence des vitesses qu'un même vent lui communique, lorsqu'il court au plus près, ou largue ou vent arrière, on dit qu'il est meilleur ou plus mauvais voilier sur le largue qu'à toute autre allure.

Larguer. v. a. Lorsqu'on lâche un cordage tendu, et qu'on le laisse aller, c'est le larguer, *to dowse any rope*. — Larguer une bosse, un cable, une amarre, c'est détacher ces cordages du lieu où ils étoient retenus dans une certaine tension, et les abandonner entièrement. C'est dans ce sens qu'on doit entendre des commandemens, souvent faits à haute voix dans un bâtiment, tels que ceux-ci : largue les écoutes? *let fly the sheets*? Largue le lof? *up tacks and sheets*? Largue la grande amure, les drisses? *let run the haliards*? les boulines? *let go away the bowlings*? les bras? *let go the N brace*? les palans de ris? *let go away the reef tackles*? une amarre? *let go a belayed rope*, etc.? Larguer en bande, *to let go amain*, c'est lâcher instantanément un cordage tendu, sans établir de gradation dans le décroissement de sa roideur, et cette expression est surtout employée pour les écoutes des basses voiles, lorsque pressés par les circonstances, les navigateurs

Digitized by Google

les lâchent sans aucune précaution. — Larguer est un mot dont on fait souvent le synonime de filer, puisqu'il signifie souvent lâcher un cordage par degrés et peu-à-peu, *to ease off any rope*, sans l'abandonner entièrement, afin de diminuer graduellement sa tension primitive. C'est dans ce sens qu'on dit quelquefois larguer les écoutes, *to ease off the sheets*, les balancines, *to clear away the lifts*, le point du vent de la grand-voile, *to hale up the weather main clue garnet*, une drisse, *to let run a haliard*, etc. — Larguer des ris, *to let the reef out*, c'est exposer à l'impulsion du vent régnant la partie supérieure, telle que *b a p o* d'une voile *acdb* (fig 59, M.), qui étoit repliée auparavant et serrée sur la vergue de cette voile. (Voy. Ris). — Un vaisseau sous voiles, est dit larguer, *to bear up*, lorsqu'il marche sous l'effort d'un vent largue. (Voy. Largue). — Un vaisseau largue, *to spring a butt*, lorsque ses pièces composantes se séparent et se désunissent, de manière qu'il n'est plus un tout parfaitement lié dans tous ses points, et lorsque cette déliaison est portée à un très-haut degré et devient sensible dans toute l'étendue du bâtiment, on dit qu'il largue de partout, *to be split at sea*. Cet état est l'effet d'un long service ou celui des mers dures dans lesquelles un bâtiment a navigué.

Last. s. m. *Last*. Mesure hollandoise qui exprime le poids de deux tonneaux de France environ, ou de 4000 liv.

Latin. adj. Les voiles triangulaires portent le nom de voiles latines, *lateen sails*, et un bâtiment qui n'est gréé que de voiles semblables, est distingué souvent par le nom de bâtiment latin. De tels bâtimens sont surtout communs dans la mer Méditerranée, et ne se montrent presque jamais dans l'Océan.

Latione. s. f. Nom d'un bâtiment qui est en usage dans les mers de Chine, et qui a quelque ressemblance avec les galères.

Latitude. s. f. Celle d'un vaisseau qui est en mer, est sa distance à l'équateur comptée sur le méridien du vaisseau. Lorsqu'il part d'un point quelconque, cette distance est sa latitude de départ, et on nomme sa latitude d'arrivée, celle du point auquel il arrive après une navigation quelconque. Pendant sa route, de quelque manière qu'elle soit dirigée, à moins qu'il ne s'avance dans le sens d'un parallèle, sa distance à l'équateur varie nécessairement et en conséquence de ce changement, il est dit courir en latitude. Son changement de position est nommé son chemin en latitude. La latitude du point, où chaque jour à midi il peut être parvenu, est déterminée ou par les observations astronomiques, ou par des mesures prises à bord, soit du chemin qu'il a fait pendant un temps déterminé, soit de la direction de sa route, alors cette latitude est nommée observée ou estimée; ensuite cette latitude estimée, étant dégagée de quelques erreurs qui pouvoient l'altérer, est nommée latitude corrigée, *latitude corrected by observation*; pour la distinguer de la latitude observée, *latitude as known by observation*, et estimée, *latitude by dead reckoning*.

Digitized by Google

Latte. s. f. Petite pièce de bois ou de fer qui est peu épaisse, et qui est longue, étroite et plate. C'est avec de telles lattes en bois qu'on forme dans certaines parties d'un vaisseau des planchers partiels en treillis, ou à claire-voie, nommés caillebotis. La plate-forme ou le plancher *f n i* de la poulaine (fig. 3, P.) est fait avec des lattes qui sont distribuées sur cet espace de manière qu'il y a autant de plein que de vide, *ledges of the grattings.* — Les bandes de fer dont on ceint les caps de mouton (fig. 76. A.), qui servent à roidir les haubans des mâts de hune, sont terminées par une queue plate, étroite et longue, qu'on nomme latte de hune. C'est à cette queue ou à de telles lattes percées d'un trou à leur extrêmité qu'on accroche (fig. 75.) les gambes de hune dont l'effet est d'assujétir et la hune et les caps de mouton qui la traversent par leur latte sur les bords (fig. 1, A.) de son contour. — Les bandes de fer qui réunissent les bouts des deux traversins des barres de perroquet, et qui servent d'appui aux haubans intermédiaires de ces petits mâts supérieurs, portent aussi le nom de lattes. — On se sert dans les chantiers de construction de certaines lattes, minces, longues et pliantes, pour déterminer sur un plan la courbe continue qui passe par plusieurs points séparés, appartenans à cette courbe, en assujetissant une de ces lattes à passer elle-même par tous ces points. C'est avec de telles lattes qu'on trace sur le plancher uni d'une salle, et dans toute leur grandeur, les contours réels, et des couples d'un bâtiment qu'on se propose de construire, et ceux de ses lisses, de ses lignes d'eau, de ses estains, de ses barres, etc. afin que d'après ces traits principaux, les charpentiers puissent former les patrons ou les gabarits des pièces de bois qu'ils doivent travailler pour la composition de ce bâtiment.

Laver. v. a. C'est nétoyer avec de l'eau de mer les ponts et la muraille d'un vaisseau. — Laver une pièce de bois, c'est en séparer, à l'aide d'une scie, une croute ou une planche plus ou moins épaisse, sur une de ses faces, pour lui donner la forme d'une pièce équarrie.

Lé. s. f. Espace de vingt-quatre pieds de largeur, qui, sur le bord des rivières, doit toujours être libre de tout embarras, pour la commodité de la navigation.

Lege. *adj. Walt ship, or light.* Un bâtiment est lège, lorsqu'il ne porte aucun chargement, ou aucune cargaison. Il est lège, lorsqu'il n'a que son gréement et le lest en fer ou en pierres, qui lui est nécessaire pour naviguer avec sûreté; celui dont la cale est parfaitement vide, est complètement lège.

Leger. *adj.* Un canot qui est aisé à mouvoir avec des avirons, est léger de rames, et tout bâtiment dont la marche est supérieure, est léger de voiles. Ces expressions annoncent que l'eau leur oppose une résistance plus légère ou plus facile à vaincre que celle qui est éprouvée par des bâtimens de la même classe.

Lest. s. m. *Ballast.* Assemblage de morceaux de fer ou de petits cailloux, ou de matières lourdes, qu'on entasse avec ordre jusqu'à une

Digitized by Google

certaine hauteur dans le fond d'un vaisseau, pour abaisser, par leur grande pesanteur spécifique, le lieu du centre de gravité de ce vaisseau chargé, et contribuer ainsi à augmenter la stabilité dont la forme de la carène peut le rendre susceptible. Le lest en fer, *iron ballast*, ou les matières les plus pesantes sont arrangées dans le fond de la cale ; ensuite ce premier lest est recouvert d'un lest en pierres, *stone ballast*, et l'un et l'autre sont distribués de manière qu'ils puissent rendre les plus douces possibles, les oscillations que la mer communique aux vaisseaux. C'est le dernier lest qui sert de lit aux barriques, plus ou moins grandes, qui contiennent des approvisionnemens, et elles y sont enfoncées ou engravées de manière qu'elles ne peuvent changer de place, dans les mouvemens quelconques d'un vaisseau. — Tout bâtiment qui n'est encore chargé que de ces deux espèces de lest, en quelque quantité que ce puisse être, est dit être sur son lest, *ship on her ballast*. S'il navigue dans cet état, il est dit aller ou revenir sur son lest, *to go on the ballast*, *to return on ballast*. — Un vaisseau fait du lest, lorsqu'on le charge de son lest.

Lestage. s. m. *Lestage*. Action de lester un bâtiment. Les hommes occupés d'une telle opération, travaillent au lestage, et ceux qui la dirigent font observer les règles de l'art du lestage, pour la rendre aussi favorable qu'elle peut l'être au développement, ainsi qu'à la perfection des bonnes qualités d'un bâtiment.

Lester. v. a. *To ballast*. Charger les parties inférieures de la cale d'un vaisseau de matières très-pesantes, pour donner à ce bâtiment un nouveau degré de stabilité, ou pour ajouter à la résistance que, par la forme de sa carène, il peut opposer aux puissances qui tendent, ou à l'incliner latéralement, ou à lui faire faire des oscillations trop vives et trop étendues. Ces matières sont assez ordinairement, ou des morceaux de fer, ou des pierres, des cailloux, etc. Ces poids sont au nombre de toutes les choses utiles à la sûreté de la navigation, et ne font pas partie ou ne sont pas comptées comme faisant partie de ce qu'on nomme la charge, le chargement ou la cargaison d'un vaisseau. — Lorsque le poids est suffisant aux besoins, et bien ordonné suivant les règles de l'expérience et de la théorie, alors un bâtiment est bien lesté, mais l'insuffisance et le désordre font dire qu'il n'est pas assez lesté, ou qu'il est mal lesté.

Lesteur. s. m. Homme habile et employé à arranger convenablement le lest d'un bâtiment dans les différens points de sa cale, afin qu'il produise les effets les plus avantageux. — Les bateaux qu'on charge de lest pour transporter à bord des bâtimens, sont nommés bateaux lesteurs, comme aussi le nom de lesteurs distingue les manouvriers qui portent le lest à bord.

Lettre. s. f. Le gouvernement donne aux capitaines de commerce des passe-ports ou des lettres de mer, lorsque les bâtimens qu'ils commandent sortent des ports de France. Ces lettres annoncent le

Digitized by Google

nom des capitaines, des armateurs, et des vaisseaux, ainsi que la grandeur des bâtimens, leur cargaison, leur destination et la nation à laquelle ils appartiennent. — On donne le nom de lettres de marques ou de représailles, à une autorisation accordée par l'état d'armer en guerre, et de courir sur les ennemis, *letter of mark*. — Les lettres des ministres, qui annoncent aux jeunes gens leur admission, comme élèves dans différentes classes de la marine, sont des lettres d'élèves de la marine, d'élèves commissaires, d'élèves ingénieurs, etc. — Les lettres de voiture qu'on donne au patron d'un bâtiment, sur lequel on a fait embarquer des objets quelconques, sont des états des marchandises chargées, et qui renferment les noms, et du patron à qui elles sont confiées, et des personnes auxquelles elles sont adressées ou qui les expédient. De telles lettres sont seules employées dans le petit cabotage, et tiennent lieu de charte-partie ou de connoissement.

Levée. s. f. Faire une levée de gens de mer, c'est faire un rassemblement de ces hommes, qui, consacrés au service de la mer, sont classés en France, et obligés de se rendre dans les ports militaires, lorsqu'ils en reçoivent l'ordre, pour être embarqués sur les vaisseaux de Sa Majesté, *raising of the seamen*. — Des commissaires et des officiers aux classes sont chargés spécialement de régler le tour du service de chaque marin, et de leur distribuer, dans les divers endroits où ils sont domiciliés, les ordres de passer dans un port déterminé, pour y être armés chacun dans le grade auquel ils sont parvenus. On fait aussi la levée d'un équipage, lorsqu'on engage tous les hommes qui peuvent être nécessaires pour conduire, manœuvrer et défendre un bâtiment pendant un voyage déterminé. — La levée des couples d'un vaisseau, est leur établissement sur la quille et dans la place qui leur est assignée. Ce mot vient de ce que ces couples, d'abord travaillés et couchés à terre, sont ensuite relevés de dessus le chantier pour composer la carcasse d'un bâtiment dont ils font partie, et pour prendre la situation droite qui est indiquée, (fig. 39, C.) Comme il n'y a qu'un certain nombre de couples d'un vaisseau, qui soient construits en totalité et séparément dans les chantiers des ports avant d'être établis sur la quille, et comme ces couples servent surtout à prononcer la véritable forme d'un vaisseau, puisque leur contour particulier est dessiné dans le plan vertical (fig. 2, P.), on donne à ces couples principaux le nom de couples de levée. — On dit en parlant de l'état de la mer, qu'il y a de la levée, *that is a swell*, *the waves rise high*, lorsque sa surface est assez agitée, et ses lames assez considérables pour donner aux vaisseaux des mouvemens d'oscillation. La levée de la mer, *swell of the sea*, n'est donc autre chose qu'une ondulation plus ou moins grande de ses eaux, qui en se propageant sous un vaisseau, en élève ou l'avant, ou l'arrière, ou la masse totale, pour les laisser s'abaisser ensuite dans l'intervalle des lames.

Lever v. a. Lorsqu'à bord d'un vaisseau on tire une ancre du fond

Digitized by Google

de la mer, par le moyen de son cable et d'un cabestan, c'est lever cette ancre, *to weigh the anchor*, (fig. 3, V.). On la lève aussi quelquefois par le moyen de l'orin *z a b c* (fig. 10, M.), et alors c'est la lever par les cheveux. Lorsque ce travail est exécuté à bord du vaisseau auquel cette ancre appartient, comme dans le premier cas, ou à bord d'une chaloupe, comme dans le second cas, c'est lever l'ancre avec le vaisseau, ou avec sa chaloupe, *to trip the anchor with the long boat, or by the hairs.* — On lève les lofs, *to haul up the weather clue of N sail*, lorsqu'à l'aide des cargue-points, on soulève plus ou moins haut les coins inférieurs des basses voiles, et du côté du vent, après avoir lâché des cordages nommés amures. Cette opération rend plus prompte celle qui a pour objet de changer la position de ces voiles, et elle se borne à lever les lofs de misaine ou de grande voile, *to rise the fore tack or main tack.* — Lever les bosses, c'est les détacher des cordages qu'elles entourent et qu'elles retiennent. C'est dans le même sens qu'on dit lever les garcettes de tournevire, ou celles qui unissent étroitement la tournevire au cable d'une ancre. Lever les fourrures, c'est aussi dégarnir un cordage de toutes les enveloppes en toile dont il est couvert. — Lever les épontilles, c'est relever les étançons, qui, dans un vaisseau, tournent sur des charnières, afin qu'elles ne forment pas d'obstacles aux matelots qui sont employés à mouvoir le grand cabestan. — Lever les rames, *to unship the oars*, dans un bateau, c'est cesser de les employer en les faisant sortir de l'eau, et en les conservant dans une situation horisontale sans mouvement, mais prêtes à être mises en action. — Lever un vaisseau, c'est établir sur sa quille tous ses couples principaux qui sont distingués sous le nom de couples de levée, et qu'on voit (fig. 39, C.). Si ces couples sont composés de pièces de bois droites, il est levé en bois droit, mais si ses pièces composantes sont courbes, comme dans celui de la (fig. 89.), il est levé en bois tort. — Lorsqu'un vaisseau est construit, et qu'on veut le dégager de tous ses appuis, on déplace ses étançons, etc., et c'est lever ses accores, etc. — Lever la chasse, c'est cesser la poursuite d'un vaisseau ennemi, *to leave off chace.* — Lever des matelots, c'est leur donner l'ordre de se rendre dans les ports, pour être armés sur les vaisseaux de l'état.

LIEN. s. m. On donne ce nom aux bandes de fer dont on ceint un objet, pour soutenir l'assemblage des pièces qui le composent. Tels sont les liens des mâts et des vergues d'assemblage (fig. 10, 12 et 15, A.) d'un cabestan, d'un gouvernail, etc. — Les liens d'une pièce de cordage sont des simples torons, qui noués ensemble par leur milieu et placés au centre de cette pièce (fig. 43, C.), servent par leurs quatre branches, à maintenir tous les tours de ce cordage dans un état constant.

LIEUE. s. f. La lieue marine est une mesure itinéraire, dont la longueur est de 2852 toises.

LIEUTENANT. s. m. Des officiers de la marine ont le grade et le nom

Digitized by Google

de lieutenant de vaisseau, *lieutenant of a ship of war*, avec un rang correspondant à celui de major dans les armes de terre. Dans la hiérarchie de l'armée de mer, ils sont placés actuellement entre les majors et sous-lieutenans de vaisseaux; cependant les élèves de la marine, conformément aux ordonnances, sont promus immédiatement au grade de lieutenans, sans passer par la classe des sous-lieutenans. Le service des lieutenans, à bord d'un bâtiment, consiste particulièrement à partager avec les autres officiers du même bord, les soins de la conduite, de la défense de ce vaisseau et de l'attaque d'un ennemi, sous les ordres d'un capitaine. L'état les charge souvent du commandement des vaisseaux. — Il y a des lieutenans de port, dont le service est presque circonscrit dans les ports. — Il y a eu des lieutenans de frégate qui avoient rang après les enseignes de vaisseau, et qui formoient une classe particulière, que les dernières ordonnances n'ont point admise dans le nouvel ordre établi. — A bord d'un vaisseau, un officier a le titre de premier lieutenant, ou de lieutenant en pied, *first lieutenant*, *master of a ship*, parce qu'il est chargé de diriger l'arrimage, le chargement de ce vaisseau, ainsi que tous les détails qui sont relatifs, soit à l'armement, soit aux approvisionnemens, soit aux consommations de tout genre. — Les officiers généraux de la marine portoient le nom de lieutenans-généraux des armées navales, on les nomme aujourd'hui vice-amiraux, et leur rang est immédiatement supérieur à celui des chefs-d'escadre. — Dans les bâtimens du commerce, les lieutenans sont des officiers chargés de différentes parties du service maritime, sous les ordres du capitaine de ces navires.

Ligature. s. f. Dans l'atelier de la mâture, on donne ce nom à un long faisceau de fils carets, qui forme un cordon assez fort pour soutenir un grand poids; il est employé à étreindre les pièces d'un mât ou d'une vergue, lorsqu'on les assemble pour les réunir étroitement.

Ligne. s. f. Dans les corderies des ports, on donne ce nom à un menu cordage, qui est fabriqué d'une manière particulière, et on en distingue de plusieurs espèces. Il y a des lignes de sonde, *lead line*; de lok, *log line*; d'amarrage, *line seizing*; de pêche, de tambour. Celles de sonde ont 120 brasses de longueur, et sont formées de 6, 9, 12 ou 15 fils carets goudronnés, *lines of N threads*. — Celles d'amarrage ont 60 brasses de long, et sont composées, quelques-unes de six fils blancs de ligne, et d'autres de semblables fils goudronnés, avec des grosseurs variables suivant leur destination. Les lignes de pêche, de la longueur des précédentes, sont faites avec six fils blancs de ligne, ainsi que les lignes à tambour. — Les fils de ligne dont nous venons de parler, sont distingués des fils carets, parce qu'ils n'ont que deux ou trois lignes de circonférence, et qu'ils sont employés particulièrement à la composition des lignes dont on a fait l'énumération. — Les pièces de ligne ne sont autre chose que les lignes précédentes mises en écheveau, et ces lignes sont travaillées à l'aide de la roue de commet-

Digitized by Google

tage. — Dans l'architecture navale, on imagine des sections horisontales, faites à diverses hauteurs dans la carène d'un vaisseau, et ces sections sont nommées lignes d'eau, *water lines*. On voit dans la fig. (4, A.), et le lieu de ces sections, dans le plan vertical ou diamétral de la carène *A D B*, et la forme de leur moitié dans le plan horisontal *F G H S*. Parmi ces sections, celle qui est placée au niveau de l'eau, lorsque le bâtiment est entièrement chargé, ou qui passe par *A B* (fig. 1, A.), est nommée la ligne d'eau en charge, la ligne de charge, la ligne de flottaison, *load water line, load water mark*. C'est *un* (fig. 73, G.), et on voit sa forme *A B D C*, (fig. 30, G.). Une autre ligne imaginaire qu'on trace quelquefois dans le plan d'un vaisseau, et qu'on suppose raser le milieu de la face supérieure de toutes ses varangues, en s'étendant depuis *D* jusqu'en *M* (fig. 1, P.), reçoit le nom de ligne d'encolure des varangues, *cutting down line*. — La ligne de pont d'un vaisseau est une courbe tracée sur la face intérieure de la muraille de ce vaisseau, pour indiquer le lieu des divers points de la circonférence du pont ou du plancher qui doit y être établi. — Dans l'art de manœuvrer et dans la tactique navale, le mot ligne fait partie de plusieurs expressions. La ligne du plus près, *line close hauled upon N board*, est celle sur laquelle est dirigé un vaisseau, lorsque ses voiles sont orientées au plus près du vent, (fig. 1, A.) ou celle qui fait, avec la direction du vent, un angle d'environ 58 à 60°. Comme elle peut être placée à gauche ou à droite de la direction du vent, c'est-à-dire, que les vaisseaux peuvent être amurés tribord ou babord, on donne aussi à cette ligne, suivant sa position, les noms de ligne du plus près tribord ou babord, *line close hauled upon striboard or larboard*. On voit ces lignes et leur position (à l'égard de celle du vent qui est indiquée par une flèche), dans les fig. (1. et 2. E.). — Ces lignes du plus près, prennent aussi le nom de lignes de combat ou de bataille, *line of battle*, parce que c'est sur les divers points de l'une ou l'autre de ces lignes, que se rangent les différens vaisseaux d'une armée navale, pour attendre et combattre une armée ennemie. C'est pourquoi on dit de ces vaisseaux, qu'ils sont en ligne, *in a line of battle*, lorsqu'ils sont placés régulièrement sur une ligne du plus près, comme on nomme vaisseaux de ligne, *ships of the line*, les seuls bâtimens de guerre qui ont une artillerie assez considérable, et des dimensions convenables pour se présenter sur une même ligne devant une armée composée de vaisseaux à plusieurs batteries. Si sur une telle ligne les vaisseaux sont rangés à peu de distance les uns des autres, leur ligne est serrée, *close line*, tandis que dans l'état contraire, elle est dite étendue, *straggling line* —Lorsque deux armées navales sont rangées sur deux lignes parallèles du plus près, telles que celles de la fig. (16, E.), l'une est au vent à l'égard de l'autre, et la première ligne est nommée ligne du vent, *weather line*, tandis que la seconde est distinguée, dans sa position, par le nom de ligne sous le vent, *lee line*. — Lorsque les vaisseaux

Digitized by Google

d'une armée sont rangés sur une ligne qui est perpendiculaire à la direction du vent régnant (fig. 7, E.), ils forment une ligne de front, *line abreast*. On dit aussi quelquefois ligne de marche, de convoi, etc.; mais on se sert plus communément des expressions synonymes ordre de marche, de convoi, etc. (Voy. Ordre.). — Cette adoption de la ligne du plus près, pour la ligne de bataille ou pour celle sur laquelle doit être placée une armée navale qui se propose de combattre ou de se défendre, a produit celles de plusieurs expressions très-faciles à comprendre d'après les explications données dans cet article et dans d'autres. Telles sont celles-ci, former la ligne, former une ligne, serrer, étendre une ligne, couper la ligne, la doubler, etc. Voyez les mots qui ne se trouvent pas définis dans le présent article.

Ligner. v. a. Aligner ou faire passer une ligne par plusieurs points donnés. — Dans les chantiers des ports, ligner une pièce de bois, c'est tracer, à l'aide d'un cordeau blanchi de craie, sur une de ses faces, une ligne droite ou courbe qui indique le contour que le charpentier doit donner à une de ses arrêtes, ou tel autre travail qu'impose l'apprêt de cette pièce.

Lignerolle. s. f. Petite ligne ou ficelle faite avec de vieux fils carets, pour servir à divers usages peu importans.

Limande. s. f. *Parceling*. Dans l'atelier de la garniture, on donne ce nom à une bande de toile goudronnée, dont on enveloppe un cordage, en la faisant tourner autour de lui en forme de spirale alongée. Elle sert avec la fourure dont elle est recouverte, à conserver un tel cordage, ou à le garantir des effets du frottement.

Limander. v. a. C'est entourer un cordage d'une bande de toile nommée limande, dans divers points de sa longueur, pour empêcher qu'il ne soit déchiré ou éraillé par le frottement qu'il est forcé d'éprouver.

Linguet. s. m. *Pawl*. Petit bout de bois, fort et dur, tel que *ab* (fig. 50, C.), et qui, fixé par son extrêmité *b*, sur le pont d'un vaisseau, sert d'arc-boutant pour empêcher, au besoin, le cabestan *au* de tourner sur lui-même. Le linguet *ab*, pour être placé et déplacé suivant les circonstances, est libre dans ses mouvemens autour de la cheville qui le retient en *b*, et on l'établit solidement, en l'appuyant contre une forte pièce de bois *zf*, nommée taquet ou traversin du linguet. — Mettre le linguet, *to pawl the capstern*, c'est engager son extrêmité dans les dents, dont est hérissée la base *au* de cabestan, et l'ôter de cette place, lorsqu'il n'est plus utile, c'est ôter le linguet.

Lioube. s. f. Entaille angulaire qui est faite dans toute l'épaisseur d'une pièce de bois, pour recevoir et maintenir l'extrêmité d'une seconde pièce, qui doit être liée à la première. Une telle entaille porte aussi le nom de gueule de loup, et cette expression annonce mieux que la première, et sa forme, et sa profondeur, et son ouverture.

Digitized by Google

Lissage. s. m. Opération qui a pour objet de placer et d'établir les lisses d'un vaisseau, ou ces ceintures momentanées qu'on voit (fig. 39, C.), et qui maintiennent à leurs places les couples qui composent la carcasse de ce bâtiment. — Ce mot sert aussi quelquefois à exprimer l'assemblage de toutes les lisses dont nous venons de parler.

Lisse. s. f. Dans l'architecture navale, on donne ce nom à des sections qu'on imagine être faites dans le corps d'un vaisseau, suivant des plans diversement inclinés à l'horison, soit à l'avant, soit à l'arrière, et qui d'ailleurs sont perpendiculaires au plan du maître-couple. On voit les projections de ces lisses ou de ces sections obliques sur le plan vertical (fig. 2, P.) d'un bâtiment qu'on se propose de construire. Elles sont représentées par des lignes telles que *ns*, qui traversent, sous une inclinaison différente, les branches des couples du bâtiment projeté. On distingue d'ailleurs, dans la fig. (1, P.), les projections de ces lisses dans les lignes ponctuées, telles que *d z x*, qui se prolongent d'une extrémité à l'autre du bâtiment, et la forme de leur projection sur un plan horisontal, est indiquée par les lignes ponctuées et longitudinales, qui sont placées dans l'espace 8, 9, 14, 15, 16. Ces sections imaginaires sont surtout utiles pour diriger les charpentiers dans le travail des pièces qui composent les branches des couples d'un vaisseau, et dans l'établissement de ces mêmes couples. Elles servent, comme on peut le voir, par la fig. (99, G.), qui est la représentation réelle d'une lisse *a f n o*, à faire connoître les équerrages des couples de levée et de toutes leurs pièces composantes, ainsi que ceux des couples de remplissage, et leur invention n'auroit jamais dû s'étendre à un autre usage; c'est pourquoi toutes les divisions qu'on peut faire, suivant des rapports quelconques, des lignes droites qui représentent les projections de ces lisses (fig. 2, P.), ne peuvent être employées, comme on l'a fait, à déterminer, *à priori*, les contours réels des couples d'un vaisseau qu'on veut construire. Ce n'est point par de telles divisions, comme l'ont pensé quelques constructeurs, qu'on peut fixer la forme d'un bâtiment de manière qu'il soit doué de qualités avantageuses à la navigation, et ce n'est que d'après des principes théoriques, fondés sur la connoissance de l'action des fluides, qu'on doit déterminer, non les projections, mais le contour ou la courbure réelle de ces lisses, ou des lignes d'eau d'un bâtiment, pour en conclure ensuite la forme particulière de chaque couple. — Lorsque le contour de ces lisses a été tracé sur le plan d'un vaisseau qui doit être construit, les charpentiers, d'après ces courbes, composent des lignes solides, nommées lisses d'exécution; elles deviennent autant de ceintures, dont ils entourent extérieurement la carcasse de ce vaisseau, soit pour maintenir les branches des couples de levée, lorsqu'ils sont élevés sur la quille du bâtiment, soit pour indiquer la forme des pièces qui doivent composer les couples intermédiaires, ou ceux qui remplissent l'intervalle des couples de levée. On voit (fig. 39, C.) ces

Digitized by Google

ceintures ou ces lisses extérieures, qui sont plus ou moins multipliées dans divers vaisseaux en construction, et qui ne subsistent que jusqu'au moment où on recouvre de planches ou de bordages l'assemblage de toutes ces espèces de côtes. Elles existent dans la fig. (39), et elles disparoissent dans la fig. (42). — Ces lisses ont divers noms, suivant leur places. Celle qui passe par l'extrêmité des varangues, est la lisse des façons, *rising line of the floor*; et celle qui est placée entre la précédente et la quille, est nommée fausse lisse, ou quelquefois lisse de fond, *ribband between the floor*. La lisse qui correspond aux plus grandes largeurs du vaisseau, est la lisse du fort, *extreme breadth line*, et celles qui sont établies entre cette dernière et la lisse des façons, en nombre plus ou moins grand, ne sont distinguées que par des numéros; on les nomme, en montant depuis la lisse des façons, 2e., 3e., 4e., etc., lisses. Au-dessus de la lisse du fort, sont placées d'autres lisses, nommées lisses d'accastillage, *rails*, ou d'œuvres mortes, *rails of the upper works*. Celles-ci entourent la partie qui, dans un vaisseau, n'est jamais submergée, tandis que les premières ne correspondent qu'à la carène; on distingue entr'elles la lisse de vibord, *waist rail*, qui termine la muraille du vaisseau à la hauteur des passe-avants, et d'autres plus élevées qui entourent les gaillards, ainsi que la dunette, avec le nom de lisses de rabattue, *quarter rails*, et de couronnement, *upper rail of the stern*.—Dans un vaisseau entièrement construit, on donne le nom de lisses à plusieurs pièces qui entrent dans sa composition. Sur la face extérieure d'un vaisseau (fig. 1, P.), et au-dessus de ses préceintes, il y a des bordages plus épais, qui sont distribués à la hauteur des passe-avants, des gaillards et de la dunette, qui débordent les bordages adjacens, et qui sont nommés, le premier *R h l*, lisse de vibord, *waist rail;* le second *pn*, lisse de grande rabattue, *quarter rail;* le troisième *em*, lisse de rabattue de l'avant, et le quatrième *qr*, lisse de la dunette. — Une des barres de l'arcasse, celle qui a les plus grandes dimensions, et qui est placée en *k l* (fig. 60, C.), à la hauteur de l'extrêmité supérieure des estains, reçoit le nom distinctif de barre ou de lisse d'hourdy, *wing transom*. C'est sur elle qu'aboutissent les extrêmités de plusieurs bordages, qui recouvrent l'arrière d'un vaisseau (fig. 42.), ou la partie inférieure de son arcasse, et c'est sur elle que reposent (fig. 2, P.) les montans de voûte et de poupe, dont on voit le contour *x s r p R*, (fig. 1, P.). — D'autres pièces de bois longues et courbes, qui, au nombre de trois de chaque côté de l'étrave, s'étendent du point *b* de l'éperon, à divers points de la joue *la* du vaisseau, en divergeant entr'elles, et en embrassant un espace qu'on nomme poulaine, portent le nom distinctif de lisses de l'éperon, *rails of the head* Elles servent à lier au corps du vaisseau, et les aiguilles, et les autres pièces qui composent l'éperon; on leur donne aussi le nom de lisses de herpes ou d'écharpes. — De longues tringles qui, dans plusieurs parties d'un vaisseau, servent de

Digitized by Google

gardes-foux, sont nommées lisses d'appui, de garde-corps, de fronteau, de batayoles, *rough tree rails*, de bastingage, *rails of nettings*, et elles sont placées le long des passe-avants autour de la dunette, au couronnement et sur les fronteaux des gaillards, à une hauteur d'appui. — D'autres tringles, appliquées sur le bord extérieur des porte-haubans en *b* (fig. 53, C.), pour maintenir les caps de mouton ferrés, tels que C., sont des lisses de porte-haubans; de même, enfin, des tringles qui sont clouées sur la cale d'un vaisseau, de chaque côté de son berceau, auquel elles forment une large coulisse, reçoivent le nom de lisses de cale de construction.

Lisser. v. a. C'est entourer ou ceindre extérieurement de lisses, l'assemblage des premiers couples, dont on compose la carcasse d'un vaisseau, après les avoir élevés sur la quille, (fig. 39. C.). Ces ceintures maintiennent les couples dans une position invariable, servent même à les placer convenablement et à faciliter le travail ainsi que l'établissement des couples intermédiaires ou de remplissage. (Voy. Lisse).

Listeau. s. m. On donne le nom de listeaux de mât à des morceaux de bois plus ou moins longs, qui, dans la construction d'un mât composé de plusieurs pièces, servent à suppléer à de légers défauts dans l'épaisseur ou dans la largeur de quelques-unes de ses pièces composantes. — On nomme aussi listeau de porte-haubans, ce que d'autres nomment lisse (Voy. ce mot).

Lit. s. m. Comme le lit d'une rivière est le canal où elle coule, de même la direction que suit le courant déterminé d'une partie de l'athmosphère, ou la direction du vent régnant, est nommé le lit du vent, *direction of the wind.* — Le lit d'un courant des eaux de la mer, *stream of a current*, est l'espace qu'il embrasse dans son étendue, et on entend aussi par ce mot la direction réelle. Lorsque ce courant n'a pas une surface unie, mais agitée et clapoteuse, on le nomme lit de marée, *tide way*, parce que, peut-être, ce courant particulier est combattu par celui de la marée. — Dans les chantiers de construction, on donne le nom de lit de haut et de lit de bas, aux bords supérieur et inférieur d'une pièce de bois.

Liure. s. f. Des cordages qu'on fait passer et repasser, soit par-dessus le beaupré *B* (fig. 1, P.), soit par les trous *d* de la guibre, pour unir étroitement ce mât à l'éperon d'un vaisseau, portent le nom de liures de beaupré, *gammonings of the bow sprit.* Les tours d'un premier cordage, qui passent par la mortaise la plus voisine de *d*, forment proprement la liure de beaupré, et ceux d'un autre cordage qui passe dans la mortaise plus avancée et plus haute, forment la fausse liure de beaupré. — On donne souvent dans la marine le nom de liures à tout cordage qui réunit étroitement deux ou plusieurs objets, en les enveloppant ensemble de plusieurs tours; c'est ainsi qu'on fait une liure des haubans d'un vaisseau, lorsqu'un cordage les serre étroitement contre le mât qu'ils doivent étayer, au-dessous de ses jotteraux,

Digitized by Google

afin d'augmenter leur tension et leur donner une position qui favorise l'effet qu'on en attend.

Livarde. s. f. Dans le gréement d'un vaisseau, on nomme quelquefois livarde ce qui, pour d'autres, a le nom de balestron, (Voy. ce mot) *sprit of a shoulder of mutton sail.* — Dans les corderies des ports, on donne le nom de livarde à un bout de corde avec lequel on frotte un fil ou un cordage nouvellement travaillé, pour en rendre la surface plus polie et plus douce.

Lof. s. m. *Luff.* Dans un vaisseau sous voiles, le côté sur lequel le vent souffle, est le lof de ce vaisseau, ou le côté du lof. Lorsque, par une rotation horisontale sur lui-même, ce bâtiment *ABDC* (fig. 30, G.) reçoit l'impulsion du vent régnant, sous un angle d'incidence *fED*, plus grand que précédemment, il est dit venir au lof, *to go to the weather side, to luff;* et lorsque, tournant sur lui-même dans le sens *ACBD*, le vent dont la direction est constamment *fE*, vient à souffler sur le côté *ABD*, avec la même incidence sous laquelle il frappoit auparavant le côté opposé *ACD*, il est dit virer lof pour lof, *to tack or veer*, c'est-à-dire, présenter au vent un de ses côtés pour l'autre. — On donne le nom de lof à celui des coins inférieurs d'une basse voile, qui est du côté du vent, lorsqu'elle est orientée obliquement à la quille; ainsi on dit le grand lof, *weather tack of the main sail*, pour indiquer le coin inférieur d'une grande voile du côté du vent. — Comme dans cette situation d'une telle voile, ce coin est porté en *g h* (fig. 1, P.), ainsi qu'on le voit (fig. 1, A.), le couple d'un vaisseau, qui correspond à ce point, est nommé couple du lof, *irof frame or loof timber.*

Loffer. v. n. Venir au vent. Si un vaisseau tel que *ABDC* (fig. 30, G.) étant sous voiles, et recevant l'impulsion du vent qui souffle suivant *fE*, vient à tourner sur lui-même, de manière que l'angle *fED* augmente en grandeur, il est dit loffer, *to luff*, ou venir au vent; parce qu'alors sa proue *A* se rapproche du lit du vent *fE;* de là vient qu'on ordonne d'imprimer à un vaisseau cette rotation, et dans un sens indiqué, en disant au timonier ou à celui qui tient le gouvernail, le mot expressif et unique, loffe? *touch the Wind?* où approche du vent la proue du bâtiment? Si ce mouvement doit être considérable et le plus grand qu'on puisse produire, le commandant dit, loffe tout? *luff all?* afin que le gouvernail soit placé sous la plus grande obliquité, à l'égard de la quille, ou du plan diamétral. — Si cette rotation n'est ordonnée que pour diriger sur les voiles et sous un plus petit angle d'incidence, le vent qui augmente momentanément, alors on dit, loffe à la risée? *ease the ship?* Si c'est pour affoiblir le choc d'une lame qui s'avance sur le vaisseau, on dit loffe à lame, etc.? Enfin quand cette rotation n'est pas commandée, et que le vaisseau la fait spontanément, elle est nommée une auloffée, parce qu'alors il loffe, il vient au lof de lui-même, ou par un défaut d'équilibre de ses voiles,

Digitized by Google

voiles, ou parce que la forme de sa carène lui donne de la tendance à ce mouvement, en même temps qu'il s'avance dans l'espace.

Lok. s. m. *Log.* Instrument employé en mer pour mesurer la vîtesse progressive d'un bâtiment. C'est une petite planche qui a la forme *a b c* (fig. 101, G.), d'un secteur de cercle de 7 à 8 pouces de rayon. Sa base circulaire *b c* est chargée de plomb, parce que ce lok, étant jeté à la mer, doit flotter dans une situation verticale, et s'enfoncer dans l'eau assez profondément, pour qu'il ne puisse prendre que très-difficilement un mouvement progressif. Voici comment on s'en sert pour mesurer la vîtesse d'un vaisseau : attaché à un petit cordage tel que *e f* qu'on peut supposer prolongé indéfiniment, et qui est nommé ligne de lok, on le laisse tomber derrière le bâtiment. Alors, flottant verticalement, il devient un terme de comparaison aussi fixe que l'état de la mer peut le permettre, et la quantité dont le vaisseau s'en éloigne pendant un temps donné, est une mesure approchée de sa vîtesse. Cet espace parcouru dans un intervalle de temps qui est ordinairement de 30 sec., est déterminé pendant cette expérience, ou pendant l'immobilité supposée du lok *a b c*, par la longueur de la ligne ou ficelle *b e f* qui lui est attachée, et qui s'étend sur la surface de la mer à mesure que le vaisseau s'éloigne du lok. C'est dans ce dessein que cette ligne porte de distance en distance des nœuds éloignés réciproquement de 47 pieds et demi; et le nombre de ces nœuds qui se sont étendus sur la surface de la mer pendant cette expérience, indique le nombre de tiers de lieue que le vaisseau fait par heure, proportionnellement, en supposant d'ailleurs son mouvement toujours uniforme. — Faire une telle expérience, ou prendre une telle mesure, c'est jeter le lok. — Le tour sur lequel s'enveloppe la ligne, est nommé tour de lok; le tableau sur lequel on note, et le chemin mesuré, et sa direction, porte le nom de table de lok, livre de lok. — D'autres instrumens, et sans doute ceux qu'on imaginera à l'avenir, dans l'intention de les employer à mesurer la vîtesse progressive d'un vaisseau, sont et seront distingués par le nom de lok.

Lokman. s. m. Ce mot est synonyme avec Lamaneur.

Longer. v. a. Prolonger. (Voy. Elonger).

Longis. s. m. Les uns disent longis, et les autres élongis, pour nommer la même barre de mât. (Voy. Elongis). On donne aussi le même nom aux hiloires qui s'étendent d'un gaillard à l'autre, pour servir d'appui au bord du plancher des passe-avants. La place de ces hiloires est en *g h* (fig. 10, P.) ou en *a d* et *b c* (fig. 13.), et leurs dimensions sont considérables à cause de leur destination — Ce nom est quelquefois celui des listeaux, qui forment un rebord aux écoutilles d'un vaisseau dans le sens de leur longueur, (fig. 12, P.). — Dans les corderies des ports, on nomme longis, un faisceau de plusieurs fils, qui, étendus, forment ensemble le toron d'un cordage, après un tortillement commun.

Digitized by Google

Longitude. s. f. Celle d'un vaisseau qui est en mer est la distance de son méridien, à un méridien de convention, mesurée sur l'équateur dans le sens de l'ouest à l'est. Il y a plusieurs expressions qui sont analogues à celles dont on a parlé à l'article Latitude, et dont l'explication devient superflue : telles sont celles-ci, longitude de départ et d'arrivée ; longitude, estimée, observée, corrigée; courir en longitude, être par telle longitude, observer la longitude.

Longrine. s. f. Pièce de bois établie dans le sens de la longueur d'un assemblage de charpente dont elle fait partie. C'est ainsi que dans le grillage *a b d n* (fig. 42, C.), fait sur la cale d'un vaisseau en construction, il y a des longrines qui s'étendent longitudinalement, et qui sont croisées par d'autres pièces telles que *b d* qu'on nomme traversins, avec lesquelles elles sont liées par des adents ou des entailles réciproques.

Longueur. s. f Celle d'un vaisseau, *length of a ship*, est la plus grande de toutes les distances de ses points extrêmes. Elle est nommée par cette raison longueur principale ou absolue. Cependant on doit remarquer que cette longueur n'embrasse la saillie, ni de l'éperon, ni de la poupe ; elle ne comprend même pas la grandeur dont l'étambot et l'étrave débordent leur rablure. On voit en *o p z* (fig. 22, C.) la rablure de l'étrave, et l'excédent *d c o* de cette pièce. C'est pourquoi, afin de mieux désigner cette longueur d'un vaisseau, on la nomme longueur de tête en tête, ou de rablure en rablure, ou de l'étrave à l'étambot, *length of gun deck*, *length from the fore part of her main stem to the after part of the stern post aloft*. Elle est mesurée à la hauteur du premier pont, c'est *x d* (fig. 1, P.), et elle est en même-temps celle de ce pont. — Comme cette longueur est différente de celle de la quille *b m* (fig. 39, C.), qui est toujours plus petite en raison de la quête de l'étambot et de l'élancement de l'étrave, on dit d'un vaisseau qu'il a telle longueur de quille, *length of the keel upon a right line*, lorsqu'on veut indiquer cette dimension de la partie la plus basse de sa carène. Elle est même désignée par longueur d'un vaisseau portant sur terre, parce que, pendant la construction de ce bâtiment, il ne porte sur son chantier que par sa seule quille *b m*.—Enfin la longueur d'un vaisseau de dehors en dehors, est la distance de la face extérieure de l'étambot à celle de l'étrave, mesurée à la hauteur du premier pont. — Une longueur de cable, *cable's length*, est une mesure de convention pour estimer les distances. Elle est de 120 brasses, et elle est nommée ainsi, parce que tous les cables reçoivent, dans les corderies des ports, la longueur indiquée. C'est pourquoi un objet qui est à une longueur de cable d'un vaisseau, en est éloigné de 120 brasses.

Loyer. v. a. Ce mot paroît être le synonyme de cueillir. (Voy. ce dernier mot).

Lougher. s. m. On prononce lougre, et c'est le nom d'un bâtiment imaginé pour favoriser, par sa marche et les variations que sa voilure

Digitized by Google

peut recevoir, les entreprises des contrebandiers anglois. Il est ordinairement armé de plusieurs canons. La forme de sa carène est telle qu'il s'enfonce sous l'eau plus profondément à l'arrière qu'à l'avant, et sa voilure, qui est considérable, ressemble souvent à celle des chasse-marées. Ces bâtimens ont un beaupré, plusieurs focs et trois mâts, dont celui qui est le plus en arrière est un tapecul. Quelquefois ils sont grées en goëlettes.

Loup. s. m. On donne le nom de loup de mer, *expert seaman*, à ces hommes qui, sans cesse en mer, affrontent avec courage tous les dangers dont les navigateurs peuvent être menacés, et s'en défendent avec tous les moyens qu'une longue expérience peut dicter. — On nomme loup à virer les bois, un instrument en fer qu'on emploie pour faire tourner sur eux-mêmes ou sur leur axe de longueur, des mâts flottans ou étendus sur la terre.

Louvoyer. v. n. *To beat or ply to windward by boards.* C'est courir successivement sur l'une et l'autre ligne du plus près du vent, pour arriver à un lieu auquel le vent régnant ne peut porter directement un vaisseau. Par exemple, soit un vaisseau en *c* (fig. 87, G.), et le vent dirigé de *e* en *c*, si ce bâtiment doit parvenir en *e* à l'aide du vent régnant, il ne peut y tendre directement, mais il doit orienter ses voiles au plus près, pour suivre une première ligne *c m*, et ensuite présenter sa proue sur la ligne *m e* lorsqu'il sera au point *m*, pour suivre la ligne du plus près tribord, et arriver enfin au point *e*. Exécuter ces routes dirigées alternativement sur les lignes du plus près tribord et babord, et les multiplier autant que les circonstances peuvent l'exiger, c'est louvoyer. — Si ces routes partielles *cm* et *em*, qui sont courues sur les deux lignes du plus près, sont courtes et répétées, alors le bâtiment louvoye à petits bords; et si ces routes sont en nombre N, il a louvoyé N bords. — Comme il y a des bâtimens dans lesquels est plus ou moins grand l'angle *A z i* (fig. 30, G.), que les voiles telles que *i z* peuvent faire avec la quille *A D*, lorsqu'elles sont orientées aussi obliquement qu'elles peuvent l'être à l'égard de la longueur du vaisseau; comme cet angle, dans les grands vaisseaux, n'a jamais une mesure moindre de 67 à 68°, tandis que dans les petits il n'a que 55 à 56° : les premiers, en louvoyant, sont successivement dirigés sur deux lignes qui forment entr'elles un angle de 136° ou de douze pointes, et pour les seconds, ces lignes ne font qu'un angle de 112°. C'est pourquoi on dit de ceux-ci, qu'ils louvoyent sur dix pointes, et des autres, qu'ils louvoyent sur douze pointes. La fig. (23 E.) représente un vaisseau sur divers points d'une même ligne du plus près tribord, et changeant ensuite de route, pour courir sur l'autre ligne du plus près babord, et s'approcher de l'origine du vent dont une flèche indique la direction.

Loxodromie. s. f. C'est l'art de mesurer sur la surface du globe une ligne courbe dont les points sont placés de manière que dans son cours,

Digitized by Google

cette ligne croisant obliquement tous les méridiens, forme avec chacun un angle toujours égal.

Loxodromique. *adj*. Une ligne loxodromique est une courbe qui, tracée sur la surface du globe, fait avec tous les méridiens qu'elle rencontre obliquement, un angle constant. Une telle ligne est réellement celle que décrit un vaisseau dans chaque route qu'il fait en dirigeant sa quille sur un même air de vent à l'aide de la boussole. Si elle étoit prolongée autant qu'elle pourroit l'être, elle deviendroit une espèce de spirale qui s'avanceroit sans cesse vers le pole, et qui tourneroit successivement autour de lui sans jamais parvenir rigoureusement dans ce point d'intersection de tous les méridiens; mais les vaisseaux ne parcourent que quelques élémens d'une même loxodromique, et changent de route quand leur position l'exige pour parvenir au terme de leur voyage.

Lumiere. s. f. Ce mot est synonyme avec anguillers. (Voyez Anguillers).

Lusin. s. m. *House line*. Menu cordage composé de deux fils carrets, qui sont commis ou tortillés ensemble. Lorsque les fils sont sans goudron, le cordage est nommé lusin blanc, *white house line*, et dans l'état contraire, c'est du lusin noir, *black house line*. — On fabrique le lusin comme le merlin, à l'aide du siége de commettage. (Voyez Merlin). On en fait usage pour lier ou attacher différens objets.

M.

Machémoure. s. f. *Bread dust*. Débris du pain biscuit qui sert à la nourriture des gens de mer. La grosseur de ces débris ne doit pas excéder celle d'une noisette.

Machine à mâter. s. f. *Sheer hulk, or sheers for masting of ship*. Machine propre à élever des mâts, pour faciliter et préparer leur établissement dans la place et la situation qu'ils doivent avoir à bord des vaisseaux. — Celle qui est destinée à cet usage dans le port de Rochefort, est representée (fig. 86, M.). On la voit chargée du mât *a b*, qu'elle est employée à élever au-dessus du vaisseau *r* qui est rangé à ses côtés, pour que le pied de ce mât puisse descendre verticalement par les étambrais jusque dans sa carlingue. — Cette opération exige un très-grand et très-fort appareil, parce que le mât d'un grand vaisseau de guerre est un énorme fardeau. C'est pourquoi la base de cet appareil est ou un quai très-solide (comme à Toulon), d'une hauteur convenable, et dominant quelquefois sur la mer, par une certaine saillie (comme à Brest), ou un grand ponton tel que celui de la

Digitized by Google

fig. (86). Dans ce dernier cas, la machine à mâter est nommée flottante, *hulk with sheers*, et comme celle-ci est plus compliquée dans sa composition, je vais en donner une description succincte qui suffira pour faire juger de toutes les machines de cette espèce. — Le ponton qui soutient toute la machine (fig. 86), porte un grand mât qui est solidement établi à l'aide de plusieurs cordages et d'étançons qui le maintiennent en divers sens; celui-ci sert d'appui, par des antennes intermédiaires *f d* et *z o*, à un assemblage de trois pièces de mâture fortes et longues, telles que *o d b*, qui est incliné à l'horison, dont le pied repose sur le bord du ponton, et qui est chargé de toutes les poulies et des cordages nécessaires à l'opération du mâtage des vaisseaux. La tête *o* de cet assemblage et l'antenne *c z* sont fortement liées au mât du ponton, et des cordages qui partent du point *o* pour être roidis et attachés sur le bord opposé du ponton, achèvent de donner à cet appareil toute la résistance et la force dont il doit être capable. — Les trois grosses pièces de mâture qui composent l'assemblage *o d b*, et qui forment ensemble une espèce de chèvre, puisqu'éloignées de douze pieds par leur base, elles se rapprochent par leur sommet, portent le nom de bigues. Elles ont près de 100 pieds de longueur, et elles sont liées ensemble par des traverses multipliées. C'est sur leur tête *o* que repose l'extrêmité de l'antenne *c z* qui porte tous les moufles ou palans qui sont employés pour l'exhaussement des mâts. Enfin les cordages qui servent dans cet appareil, sont roidis à l'aide de plusieurs cabestans établis sur le ponton. Dans certains ports, c'est sur un quai que sont placés et les cabestans, et les bigues qui alors sont toujours plus inclinées vers la mer, mais leur usage et leur effet sont les mêmes.

Macrée. s. f. Le courant de la mer, dans son flux, est quelquefois si rapide et si contrarié à l'embouchure de certaines rivières, qu'en les refoulant, ses eaux s'élèvent et se grossissent sous la forme d'une grande vague de 5 à 6 pieds de hauteur, qui s'avance avec une impétuosité proportionnée, soit à la force de la marée, soit au retrécissement du canal de ces rivières qui la reçoivent. La macrée qu'on nomme aussi mascaret, *eddy tide*, menace d'un choc violent tout ce qui se présente sur son passage; et les bâtimens en sont mis à l'abri dans toutes les rivières où ce phénomène est remarqué, comme dans la Seine, la Loire, la Garonne, etc., et surtout dans le Gange. On a remarqué que les macrées étoient, dans ce dernier fleuve, plus considérables, lorsque les eaux étoient plus basses, et cela vient sans doute de ce que la même masse d'eau qui reflue de la grande mer dans le lit de ce fleuve, trouve alors moins d'obstacle à son mouvement progressif, en conservant toute la hauteur que son abondance doit lui faire prendre.

Madrague. s. f. Grand filet qui est en usage dans la Méditerranée, pour la pêche des thons.

Maestral. s. m. Nom distinctif qu'on donne au vent de *NO* dans les mers du Levant.

Digitized by Google

Magasin. s. m. Dans un port militaire, il y a un magasin général qui est le dépôt de tout ce qui peut être nécessaire aux travaux des chantiers et ateliers, aux armemens et aux approvisionnemens, sans y comprendre les vivres de la marine de l'état; il y a aussi des magasins particuliers, qui sont des lieux où l'on renferme tous les cordages et les poulies qui composent le grément de chaque bâtiment, séparément, afin que les objets qui appartiennent aux uns ne puissent être confondus avec ceux des autres.

Maigre. (en) adv. On dit d'un équerrage qu'il est maigre, lorsque cet équerrage, qui n'est que l'angle-plan que forment entr'elles deux faces adjacentes d'une pièce de bois, est moindre que 90°. (Voyez Gras).

Majeur. adj. Les plus grands mâts d'un bâtiment, ou ses bas mâts, sont distingués sous le nom de mâts majeurs; dans tous les vaisseaux à trois mâts, on connoît généralement quatre voiles majeures, qui sont les deux huniers et les deux basses voiles du grand mât et du mât de misaine (fig. 1, A.), *main and main top, fore and fore top sails*. Un vaisseau qui ne présente à l'impulsion du vent que ces quatre voiles seules, est dit courir sous ses quatre voiles majeures.

Maille. s. f. Dans la composition de la carcasse d'un vaisseau, il y a et des couples de levée ou des côtes principales, telles qu'on les voit (fig. 39, C.), et d'autres côtes intermédiaires distribuées dans l'intervalle des premières. Lorsque toutes ces côtes sont établies sur la quille, elles ne se touchent pas mutuellement, et leur distance réciproque est ce qu'on nomme les mailles des couples, *timber and room*. La grandeur des mailles est dans les vaisseaux de guerre toujours inférieure à 6 p. ou au diamètre des gros boulets; et même au-dessus de la flottaison et aux environs de cette section, elles sont remplies par des estacades. Dans les petits bâtimens qui ne sont points faits pour la guerre, la distance des couples est très-variée, suivant le degré de solidité qu'on croit nécessaire à la carcasse de ces bâtimens. — On donne le nom de maille de vaigrage à l'intervalle qu'on laisse entre certaines vaigres ou certaines planches, qui recouvrent longitudinalement la face intérieure de la muraille d'un vaisseau, et qui sont placées entre le premier pont et la vaigre d'empâture, c'est-à-dire sur le contour *xz* (fig. 53, C.) des divers couples d'un vaisseau. — Quelques personnes donnent le nom de mailles de voiles à des œillets qui sont percés dans la gaine du bord supérieur d'une voile (fig. 78, M.) pour le passage des cordages par lesquels elle est attachée à sa vergue; cependant le nom le plus communément adopté est œillet.

Maillet. s. m. *Maul or mallet*. Le maillet à calfat, *calking mallet*, est celui dont les calfats font usage, pour enfoncer des cordons d'étoupes dans les joints ou coutures des bordages d'un vaisseau, la masse en est longue, peu grosse, et faite de chêne verd. Elle est fortifiée par un anneau ou lien de fer qui ceint chacune de ses extrémités, et elle a

Digitized by Google

un manche peu différent de ceux qu'on remarque aux maillets ordinaires. — Dans l'atelier de la garniture, on se sert d'un maillet à fourer, *serving mallet*, (fig. 40, M.) qui est tout en bois, et dont la masse porte une profonde et large cannelure longitudinale. Ce maillet n'est pas destiné à frapper, mais à faciliter le travail, qui a pour objet d'envelopper un cordage *ed* (fig. 18, M.) des tours serrés et pressés d'un petit cordage nommé bitord, et de le recouvrir dans l'état où on le voit en *ED*. C'est à cet effet que le cordage à fourer est tendu horisontalement, et reçu dans la cannelure du maillet, tandis que le bitord, attaché à ce cordage, fait un tour sur le manche et la circonférence du maillet. Les choses étant dans cet état, on fait tourner le maillet autour du cordage toujours tendu, en le faisant avancer suivant sa longueur, et le bitord, dans cette rotation continuée, enveloppe celui-ci de tours qui sont pressés et serrés d'autant plus fortement, qu'il éprouve plus de frottement en glissant sur le maillet et son manche.

Mailletage. s. m. *Sheating of a ship's bottom with scupper nails.* Action de mailleter un vaisseau, ou de recouvrir la surface extérieure de sa carène, de clous à large tête. — L'assemblage de tous ces clous, lorsqu'ils sont en place, est aussi nommé quelquefois le mailletage, et on donne le même nom à l'art d'exécuter cette opération.

Mailleter. v. a. *To sheat a ship's bottom with nails.* Recouvrir extérieurement de clous la surface extérieure de la carène d'un vaisseau. Ces clous sont distribués de manière que leurs têtes, larges de 6 à 8 lignes, ne sont éloignées que de 5 à 6 lignes, et la rouille qui succède bientôt après cette opération, remplit leur intervalle, de manière que les vers de mer ne peuvent plus alors piquer et percer la muraille d'un batiment ainsi préparé. C'est pour arrêter les efforts destructeurs de ces vers, qu'on a imaginé de mailleter les bâtimens de mer, et on n'enveloppe ainsi que ceux qui doivent naviguer dans les mers des zones chaudes du globe. — Quelquefois ces clous sont enfoncés dans les bordages qui recouvrent immédiatement les bâtimens, et c'est alors mailleter sur le franc-bord, mais plus souvent on étend de nouveaux bordages sur les premiers, et ceux-là sont seuls pénétrés par le mailletage, c'est-à-dire qu'alors la carène est mailletée sur doublage.

Maillon. s. m. Nœud lâche, coulant, et largement ouvert sous la forme d'un grand anneau, on le fait avec un cordage plus ou moins gros, suivant sa destination, et quelquefois on s'en sert, en le laissant tomber au fond de la mer, pour saisir et lever par une de ses pattes une ancre qu'on ne peut autrement retirer de l'eau. Comme dans cette dernière opération, on fait glisser le maillon le long d'un cordage, afin qu'il parvienne précisément et directement au lieu où est l'ancre, on dit alors qu'on coule un maillon.

Main. s. f. Tirer une corde main sur main, ou main avant, *to bear a hand, hand over hand*, c'est agir par un mouvement égal et non interrompu, c'est-à-dire, sans secousses et sans variété dans les efforts.

Digitized by Google

— Amarrer et bonne main, c'est attacher un cordage tendu, par quelques points de sa longueur, sans laisser diminuer la roideur qu'on lui a donnée et qu'il doit conserver. — On donne quelquefois le nom de main de fer à ce qui est nommé plus généralement galoche. (Voy. ce mot). — Enfin on distinguoit autrefois par le nom de main torse, des cordages qui ne sont plus d'usage, et qui plus ordinairement étoient nommés garochoirs. (Voy. ce mot).

Major. s. m. L'état-major d'un vaisseau est composé de tous les officiers qui sont chargés de conduire ce batiment à sa destination, et de remplir en chef, sous les ordres d'un capitaine, tous les détails du service, relativement à la manœuvre, à la défense, à l'attaque, ainsi qu'à l'armement, aux approvisionnemens, aux consommations, etc. Dans une armée navale, il y a un major d'armée, qui, sous les ordres du général, fait exécuter à tous les vaisseaux ou à toutes les divisions les évolutions qui doivent être faites, et qui les annonce par des signaux, dont il dirige le lieu, le temps et les combinaisons. — Dans la marine militaire, on a créé récemment un nouveau grade de majors de vaisseaux, qui sépare ceux de capitaine et de lieutenans de vaisseau, ces majors ont rang de lieutenans-colonels dans les armées de terre.

Maistrance. s. f. Corps des maîtres dans l'art de la marine, qui, à bord d'un vaisseau et dans les ports, font exécuter par les ouvriers ou les gens d'équipage qui leur sont subordonnés, les ordres qu'ils reçoivent des officiers supérieurs. Ce corps est ainsi composé de tous les maîtres d'arts et métiers qui sont employés comme tels dans la marine, soit à terre, soit à la mer. (Voy. Maître).

Maitre. s. m. Titre de tout homme qui en commande d'autres sous les ordres d'un officier supérieur, soit dans un vaisseau, soit dans une batterie, un chantier, un atelier, une forge, etc., pour conduire et faire exécuter des ouvrages ou des opérations quelconques. — Sur les vaisseaux, il y a plusieurs maîtres. Le maître d'équipage, *boat swain*, est le premier officier marinier d'un vaisseau; c'est lui qui transmet directement, aux gens de l'équipage, les ordres de l'officier commandant, qui veille à leur exécution et qui la dirige. Il commande de la voix ou par le moyen d'un sifflet, et le soin de tout le gréement d'un vaisseau lui est particulièrement confié. — Il y a aussi des maître canonnier, *gunner*, maître calfat, *calker*, maître charpentier, *carpenter*, maître voilier, *master sail maker*, maître pilote, dont les noms indiquent assez l'art et les fonctions.—Le nom de maître valet, *steward'smate*, est celui d'un commis du munitionnaire, qui est chargé de distribuer les vivres à l'équipage, conformément aux ordonnances. — Dans les ports militaires, il y a aussi de pareils maîtres et de même nom; mais on y compte de plus, des maîtres mâteurs, *master mast maker*, maîtres cordiers, tonneliers, poulieurs, forgerons, sculpteurs, peintres, des maîtres de forges, de garniture, etc. (Voyez tous ces mots distinctifs). —Dans les chantiers et ateliers, on nomme maîtres entretenus,

Digitized by Google

les ouvriers qui ont une solde annuelle, et qui diffèrent ainsi de ceux qui ne sont payés qu'à la journée ou suivant leur travail. — Dans toutes les classes d'arts qui viennent d'être indiquées, il y a des seconds maîtres, des quartier-maîtres, des aides, et quoique ce qui vient d'être dit, et ce qui est renfermé dans d'autres articles, suffise pour donner une idée des fonctions de ces hommes consacrés à la marine, on trouvera de nouveaux détails aux mots Seconds, Quartier-Maîtres et Aides. — Dans les ports marchands, il y a des maîtres de quai, qui, pourvus d'une commission spéciale, veillent à la police, au bon ordre et à la garde de ces ports, dirigent l'arrangement des batimens, et les opérations ou manœuvres générales pour chauffer, calfater, réparer, délester, etc. — Tout homme qui ne commande qu'une barque ou un bateau, ou un petit bâtiment destiné au cabotage, est distingué par le nom de maître, *master*. — Dans l'architecture navale, on donne le nom de maître couple, *midship frame*, à celui qui, entre tous les couples, a les plus grandes dimensions dans l'étendue que ses branches embrassent. Son gabari, ou le patron de ce couple, porte le nom de maître gabari, *bevel of midship frame*, sa varangue celui de maîtresse varangue, ou maîtresse levée, et son bau celui de maître bau, *midship beam*, parce que leur grandeur est supérieure à celle des autres couples, des autres varangues et des autres baux dans un même vaisseau. — Lorsque dans la carcasse d'un bâtiment, il y a deux maîtres couples pour assurer des largeurs égales dans une certaine longueur de ce bâtiment, on nomme maître avant, celui qui est du côté de la proue, à l'égard du second auquel on donne le nom de maître arrière.

Mal de mer. s. m. *Sea sickness*. Ce mal est un soulèvement de l'estomac, que l'agitation continuelle d'un vaisseau battu par les lames, produit ordinairement dans les personnes qui naviguent pour la première fois. Il est cependant d'autres personnes qui, malgré de longues et laborieuses campagnes, restent constamment sujettes au mal de mer, mais ces exemples sont rares : et la machine humaine, en général, est promptement habituée à remplir toutes ses fonctions naturelles au milieu des mers les plus agitées, et au centre des mouvemens les plus irréguliers.

Male. adj. On dit de la mer qu'elle est mâle, *rough sea*, lorsque sa surface est couverte de lames élevées qui, dirigées de différens côtés, communiquent aux vaisseaux qu'elles choquent des mouvemens désordonnés et susceptibles d'altérer la solidité de leurs liaisons.

Maline. s. f. *Spring tide*. Nom des plus hautes marées de chaque mois ou de celles qui ont lieu aux nouvelles et pleines lunes. A ces époques, les habitans des côtes de la mer, pour annoncer que l'eau doit affluer plus abondamment que dans d'autres temps, disent qu'ils sont dans les malines ou de maline. — La maline a été belle, lorsque la mer a rapporté sur les côtes, par le flux, une plus grande

Digitized by Google

quantité d'eau qu'elle ne le fait ordinairement dans de semblables positions de la lune.

MAL-SAIN et MAL-SAINE. adj. On dit d'une côte qu'elle est mal-saine, lorsqu'elle est bordée d'écueils, ou lorsque l'approche en est dangereuse, parce qu'elle se prolonge insensiblement sous l'eau, sans s'y enfoncer profondément. — La côte d'Espagne est très-saine, car la terre s'élève presque verticalement du fond de l'eau, tandis que celles de Bretagne et du golfe de Biscaye sont mal-saines, la mer étant peu profonde, soit auprès, soit à une assez grande distance de ces rivages, et étant semée de quelques rochers ou hauts-fonds qui les rendent de difficile accès.

MANCHE. s. f. Le canal de mer qui sépare la France et l'Angleterre, reçoit le nom de Manche, *channel*. — Des fourreaux de toile ou de cuir, qui servent à conduire, dans des barriques, le vin ou l'eau dont on veut les remplir, lorsqu'elles sont arrangées dans la cale d'un vaisseau, sont nommées des manches à vin ou à eau, *hose*. — Des manches de pompe, *pump hoses*, sont semblables et font fonction de tuyeau de conduite pour les eaux qui sont élevées et dégorgées par les pompes. — Les dalots ou les trous pratiqués dans la muraille des vaisseaux pour laisser une issue à l'eau qui tombe sur les ponts, ou qui est pompée, sont aussi garnis extérieurement de petits fourreaux de toile qu'on nomme manches de dalots, *scupper hoses*. — Des manches à vent, *wind sails*, sont de grands et larges fourreaux de toile. Leur nom vient de leur usage. Placées verticalement à bord d'un vaisseau, et ouvertes par les deux bouts, ces manches ont leur extrémité inférieure qui correspond, par les écoutilles, dans la cale, tandis qu'elles s'élèvent à la hauteur des basses vergues, pour présenter au vent régnant une ouverture oblongue qui est faite sur un côté près de sa base supérieure. Les manches étant ainsi établies, le vent s'engage dans leur intérieur et se précipite avec la vîtesse qui lui reste après un premier choc, dans les parties basses du vaisseau, pour en chasser l'air tranquille et vicié qui les remplit, et le renouveler plus ou moins promptement. Si ces manches ouvertes au vent étoient placées dans une situation inclinée à l'horison au lieu d'être verticales, elles produiroient plus sûrement leur effet, ou un plus grand effet, parce que le choc du courant d'air contre les parois étant alors oblique, apporteroit moins de diminution à la vîtesse avec laquelle il s'avance, et qui lui est si nécessaire pour déplacer l'air plus pesant qui règne dans la cale. — Enfin, on donne le nom de manche d'aviron, *handle*, à la partie que le rameur saisit avec ses mains, pour mettre l'aviron en mouvement et l'employer à mouvoir un corps flottant.

MANCHETTE. s. f. *Span or bridle*. Un bout de corde qui est attaché sur un hauban ou dans un lieu quelconque, et dont l'extrémité garnie d'une cosse, sert à soutenir, à une certaine hauteur, quelques manœuvres courantes qui traversent cette cosse, et qui sans ce moyen

Digitized by Google

descendroient trop bas, est nommé une manchette. L'amure de la grand'voile est ainsi portée par une manchette, *passave.*

Manége. s. m. C'est l'art de conduire un vaisseau, de produire, de diriger ses mouvemens, et de lui faire faire toutes les évolutions que les circonstances imposent, soit lorsqu'il est seul, soit lorsqu'il fait partie d'un corps d'armée. Ce mot, peu usité encore, mérite d'être adopté avec cette signification, afin que le mot manœuvre serve à indiquer un trait particulier de cet art, c'est-à-dire, une évolution isolée considérée dans son principe et dans son exécution. Ainsi, dans le manége d'un vaisseau, un habile officier peut obtenir ce titre en faisant une belle manœuvre.

Manger. v. a. Un objet élevé mange le vent à un vaisseau, *to becalm a ship*, lorsqu'il intercepte ou qu'il met ce vaisseau à l'abri de l'impulsion du vent. — Manger du sable, c'est ne pas attendre la fin de l'écoulement du sable dans un sablier, pour le retourner sur lui-même, et raccourcir ainsi deux intervalles de temps successifs dont la mesure n'est donnée que par un écoulement total, *to cheat the glass.* Une telle altération dans la mesure du temps est quelquefois faite à bord par ceux qui veulent abréger le temps de leur garde ou de leur service journalier. — Un vaisseau est mangé par la mer ou de la mer, lorsqu'il est tourmenté violemment par ses lames qui, l'assaillant de divers côtés, le choquent et le submergent instantanément en passant souvent au-dessus de lui. On dit aussi qu'il est mangé par la mer, lorsque, dans une grosse mer, il disparoît alternativement aux yeux des spectateurs, parce qu'alors il se trouve placé dans l'intervalle profond des lames qui se succèdent et se suivent dans l'espace, *to be in the hollow of a high sea.* De même il est mangé par la terre pour un spectateur, lorsque celui-ci ne peut l'appercevoir que projeté sur une côte qui le domine par son élévation, et qui, par sa couleur, en affoiblit l'apparence jusqu'à la rendre insensible.

Maniable. adj. On dit que le vent est maniable, lorsque dans une belle mer, le vent a une force modérée, à l'aide de laquelle un vaisseau peut, à volonté, faire toutes les évolutions que les circonstances rendent nécessaires, *moderate wind.* Cet état du vent est cependant relatif aux qualités et à la grandeur des bâtimens, et le temps qui est maniable pour l'un ne l'est pas pour un autre, parce que les premiers sont plus aisés que les seconds à manœuvrer et à mouvoir.

Manne. s. f. Panier d'osier sans anse et de forme conique dont on se sert à bord des vaisseaux pour embarquer ou débarquer leur lest, ainsi que pour d'autres usages. La grandeur de ces paniers est telle, qu'en les remplissant de caillous, des hommes peuvent les faire passer de main en main.

Mannée. s. f. Mesure particulière d'un volume de lest, c'est-à-

dire, d'une quantité de sable ou de pierres, etc., qu'on embarque dans un vaisseau par le moyen de mannes. C'est en comptant, dans cette opération, le nombre des mannes pleines qui sont versées dans sa cale, ou le nombre des mannées, et en sachant d'ailleurs combien il en faut pour former un tonneau, qu'on répartit le lest en quantité suffisante, et dans chaque partie de la cale et dans la cale entière. — Une manne remplie de coins ou d'épites est une mesure de ces objets, et un tel volume est une mannée.

Manœuvre. s. f. Ce mot exprime tantôt les évolutions d'un vaisseau ou d'une armée, et tantôt les cordages qui servent soit à maintenir des mâts, des vergues, des voiles, soit à varier au besoin leur position. — Un vaisseau fait telle manœuvre, lorsqu'à l'aide de ses voiles ou de son gouvernail, il fait tel mouvement. Celui qui commande le travail nécessaire, c'est-à-dire, qui ordonne de faire agir tel cordage, de disposer ou telle voile, ou telle vergue, est dit commander la manœuvre. Celui qui fait exécuter ce mouvement, qui fait faire tous les apprêts nécessaires pour produire ce mouvement, est dit faire telle manœuvre, *to work a ship*. — Si les moyens sont habituellement bien choisis, il entend la manœuvre, *to be expert for working of ships*. Si dans une occasion intéressante, ils sont heureusement et habilement imaginés, la manœuvre est hardie, *bold management*, *fine manner of working a ship*, comme elle est prompte, *nimble management*, si l'opération est exécutée avec célérité; elle est d'ailleurs bonne ou mauvaise selon ses rapports avec les circonstances; enfin la manœuvre d'un vaisseau ou d'une armée, *working of a ship, management*, est l'art de leur faire faire tous les mouvemens ou toutes les évolutions qui deviennent nécessaires dans toutes les situations où ils peuvent se trouver en mer, relativement à l'effet du vent et de la mer, à une route proposée, à un ennemi qu'on veut fuir ou combattre, et à une terre qu'on veut chercher, approcher ou éviter. La manœuvre d'une armée, *manœuvres of a fleet*, est connue sous le nom de tactique navale (Voyez ce mot). — On donne le nom de manœuvre, *rigging and tackling of a ship*, aux cordages qui composent le gréement total d'un vaisseau, *cordage of a ship*, (fig. 1, A.). Parmi ces cordages, les uns ont une position fixe tels que les étais, les haubans, etc., et d'autres sont alternativement tendus ou lâches. Les premiers servent à l'établissement de la mâture d'un vaisseau, tandis que les seconds sont destinés à plier et déplier les voiles, ainsi qu'à d'autres usages: ceux-ci sont nommés manœuvres courantes, *running riggings*, et ceux-là, manœuvres dormantes, *standing riggings*. — Lorsque ces cordages sont appliqués aux parties supérieures des mâts, ils sont distingués sous le nom de manœuvres hautes, *upper riggings*, par opposition aux manœuvres inférieures qui sont nommées des manœuvres basses, *lower riggings*. Si ces premiers cordages, seuls nécessaires, sont accompagnés de semblables cordages destinés à les remplacer au besoin,

Digitized by Google

on nomme ceux-ci de fausses manœuvres, ou des manœuvres de combat, *preventer riggings.* — Les grosseurs de ces cordages, qui entrent dans le gréement général d'un vaisseau, étant différentes ainsi que leur importance, les uns sont nommés manœuvres majeures, et les autres menues manœuvres. — Une manœuvre passée, *rope leading aft*, est celle qui passe dans la caisse d'une poulie, et qui est dirigée de l'avant à l'arrière d'un vaisseau, mais si elle est dirigée en sens contraire, c'est une manœuvre passée à contre, *rope leading forward.* — Quelquefois on compare ces manœuvres dans leur position à l'état du vent régnant, lorsque celui-ci soufle sur une direction qui est oblique à la quille d'un vaisseau, et on dit que celles qui sont du côté qui reçoit l'impulsion du vent, sont les manœuvres du vent, tandis que celles qui sont établies du côté opposé, sont les manœuvres de sous le vent ou de revers.

Manœuvrer. v. a. *To work a ship.* Produire dans un vaisseau, dans une armée, à l'aide du vent, des voiles et du gouvernail, tous les mouvemens que les circonstances peuvent rendre nécessaires dans le cours d'une navigation quelconque, pour l'exécution de toutes sortes de projets déterminés. On manœuvre bien ou mal un vaisseau selon qu'on lui fait faire, avec plus ou moins de succès, des évolutions convenables ou suivant que leur choix est bon ou mauvais. Au reste, manœuvrer, c'est ordonner des manœuvres ou les mouvemens d'un vaisseau, etc. (Voyez Manœuvre).

Manœuvrer. v. n. On dit d'un vaisseau qu'il manœuvre, lorsqu'il change l'état de ses voiles ou de son gouvernail, et lorsqu'il prend les mouvemens qu'on cherche à lui imprimer. — Si on dit qu'il peut ou qu'il ne peut pas manœuvrer, c'est dans les circonstances où sa vîtesse progressive est assez considérable ou trop foible pour que son gouvernail devienne susceptible de produire l'effet qu'on en attend, et dans celles où l'état de son gréement permet ou ne permet pas l'usage de ses voiles.

Manœuvrier. s. m *Skilled in working a ship.* Titre distinctif de tout homme de mer qui possède l'art de manœuvrer un vaisseau, une armée, avec succès, dans toutes les circonstances qui exigent des connoissances fondées sur une expérience longue et éclairée, ainsi que sur une théorie profonde et étendue. Ce titre est souvent accordé à des personnes qui ne savent parfaitement que la pratique de l'art de la manœuvre, et il n'en est point qui serve à distinguer les premières de celles qui, profondes dans ce même art, l'exercent avec un égal succès, en joignant à cette habileté mécanique, la connoissance des principes et de leurs combinaisons, ainsi que le génie et les lumières propres à accélérer les progrès de l'art dans cette partie importante. — Dans un vaisseau, les matelots chargés de travailler au gréement ou qui exécutent les manœuvres ordonnées, reçoivent aussi le nom de manœuvriers.

Digitized by Google

Manoque. s. f. Echeveau d'un petit cordage qui n'a que soixante brasses de longueur. Le bitord, le merlin, le lusin, sont mis en manoque dans les corderies des ports. Cependant les écheveaux de lignes sont nommés quelquefois pièces de ligne au lieu de manoques.

Manquer. v. a. C'est ne pas réussir ou être en défaut. Ainsi un vaisseau qui entreprend, sans succès, ou une manœuvre, ou un appareillage, ou un virement de bord, ou un abordage, ou toute autre évolution, est dit manquer telle évolution; et un vaisseau qui n'a pas assez de stabilité, ou qui n'a que des qualités très-inférieures, ou dont la grandeur ne correspond pas à sa destination, est dit manquer de stabilité, de qualités, ou de capacité, *not to be able to stow her provisions properly*.

Mantelet. s. m. *Port-lid.* Volet qui sert à fermer l'ouverture d'un sabord d'un vaisseau, ou d'une embrâsure qui est faite dans sa muraille, pour faire passer la volée d'un canon de la première batterie. On voit un mantelet détaché dans la fig. (56, C.), où il paroît garni de ses pentures *a b* et de ses gonds. Les fig. (1, P. et 1, A.) présentent à leur place et levés, tous les mantelets des sabords de la première batterie. Attachés extérieurement à la muraille par leur côté supérieur, ils ferment les sabords, étant abandonnés à leur pesanteur qui les fait rouler sur leurs gonds, et ils servent à empêcher, dans certaines circonstances, les lames de s'introduire dans l'intérieur d'un bâtiment. On voit (fig. 53, C.) un mantelet *s* qui est levé et qui se présente de profil. — Les sabords des batteries élevées sont fermés quelquefois par des mantelets volans, ou qui ne sont pas comme les premiers placés à demeure. On les nomme faux mantelets, *dead lights*. — Enfin quelques sabords comme ceux de la poupe (fig. 42, C.), sont ordinairement fermés par des mantelets en deux pièces, et on donne à ceux-ci le nom de mantelets brisés, *half ports*.

Manuelle. s. f. *Whip staff.* On donnoit le nom de manuelle de gouvernail, à un long levier qu'on employoit autrefois pour pousser à droite ou à gauche la barre du gouvernail d'un vaisseau.

Marbre. s. m. Le marbre d'un gouvernail, *barrel of the steering wheel*, est un cylindre horisontal qu'on voit en *f* (fig. 8, P.), sur lequel s'enveloppent les cordages qui font mouvoir la barre du gouvernail, et qui, établi sur le gaillard d'arrière d'un vaisseau, tourne sur son axe à l'aide d'une grande roue verticale qui est appliquée sur une de ses bases. — La mèche d'un cabestan ou la pièce centrale qui est *b c o e* (fig. 29, C.) ou *a c* (fig. 28.), reçoit quelquefois le nom de marbre de cabestan.

Marchand. adj. Tous les bâtimens de commerce sont distingués de ceux de l'Etat, ou plus généralement de ceux de guerre, par le nom de bâtiments marchands, *merchant ships*. De même les officiers qui les commandent, et les officiers qui en composent l'état-major,

Digitized by Google

portent le nom de capitaines et officiers marchands. — L'assemblage de tous les bâtimens de cette espèce, ainsi que des officiers qui sont au service du commerce, reçoit le nom de marine marchande, tandis que les bâtimens et les officiers au service du gouvernement, et qui sont destinés à protéger et défendre la première, ainsi que les côtes et les possessions de la France, forment la marine militaire.

Marche. s. f. La marche d'un vaisseau, *head way*, est la vîtesse progressive qu'il est susceptible de prendre sous l'impulsion d'un vent donné. Ainsi il peut être lent à la marche, ou avoir une belle marche, c'est-à-dire que, suivant sa forme et l'état de sa voilure, il peut être propre à surmonter, plus ou moins aisément, la résistance que l'eau oppose à ses mouvemens progressifs. — Si on le compare à un autre bâtiment, qui, comme lui, s'avance dans l'espace, et avec plus ou moins de rapidité, on dit qu'il a sur lui, ou qu'il laisse prendre sur lui l'avantage de la marche. — Lorsque sa forme a été déterminée, dans le dessein de lui dônner une marche supérieure, on dit qu'il a été construit pour la marche, *built to sail very fast*, *built for sailing*, et s'il possède éminemment cette grande qualité, il a une superbe marche. — Certains ordres suivant lesquels sont rangés des bâtimens de guerre ou de commerce, en suivant une route commune, sont nommés ordres de marche. (Voyez Ordre).

Marche-pied. s. m. *Horse or foot rope*. Cordage tendu le long d'une vergue, et attaché à ses deux extrémités *a* et *d* (fig. 42, M.), pour présenter un appui aux pieds des matelots, lorsqu'ils travaillent à déplier ou plier la voile portée par cette vergue. Le marche-pied représenté est formé de deux parties lacées ensemble en *b* et *c*, au milieu de la vergue, et pour empêcher la grande courbure qu'un tel marche-pied prendroit dans sa longueur, lorsqu'il seroit chargé du poids de quelques hommes, il est soutenu en divers points par d'autres cordages partiels *m*, nommés étriers, et qui embrassent la vergue, ainsi que le marche-pied.

Marcher. v. n. Un vaisseau marche bien ou mal, *to sail swiftly or very ill*, lorsque, sous l'impulsion d'une puissance déterminée, il prend une vîtesse plus ou moins grande. Il marche mieux qu'un autre bâtiment, si, dans les mêmes circonstances, il parcourt un plus grand espace dans un temps égal, *to sail faster*. — Il marche en escadre, en convoi, lorsqu'il fait partie d'une escadre ou d'un convoi, dont tous les vaisseaux font une route commune. — Une armée marche en ordre, lorsque les bâtimens qui la composent conservent entr'eux, dans leur mouvement progressif, des distances et des positions relatives et déterminées. — Elle marche en colonne ou sur N colonnes, lorsque ses vaisseaux, faisant route ensemble, sont distribués sur ce nombre de colonnes. Les fig. (9, 10, etc., E.) donnent l'idée d'une armée qui marche sur trois colonnes. Enfin, elle marche en ligne, lorsque ses

Digitized by Google

vaisseaux courant à la suite les uns des autres, ne forment qu'une seule et même ligne, comme on le voit fig. (1, 2, 16, 17, 18, 19 et 20 E.), *to sail in a line*.

Marcheur. adj. *Fine sailor*. Un vaisseau marcheur est celui qui, avec une certaine voilure, acquiert beaucoup de vîtesse sous l'effort d'un vent déterminé. On le nomme aussi fin voilier à cause de cette bonne qualité, qui consiste à vaincre facilement la résistance que l'eau oppose à son mouvement.

Maréage. s. m. *Hire or pay of a sailor*. Salaire fixe qu'un armateur ou un capitaine convient de donnèr à un équipage, ou à des hommes qu'il loue pour servir à bord d'un vaisseau pendant toute la durée d'un voyage de long cours.

Marée. s. f. *Tide*. C'est le flux de la mer, ou ce mouvement périodique des eaux de la mer, qui, chaque jour, s'avancent et s'élèvent régulièrement deux fois au-dessus de leur niveau dans les divers points de l'Océan, ainsi que sur ses rivages. Cependant quelques personnes expriment par ce même mot, et le flux et le reflux, en les nommant particulièrement marée montante, *tide of flood*, et marée descendante, *ebb*. On dit aussi que la marée est basse, *low water*, lorsque le reflux cesse, et que le flux est prêt à succéder. Dans toute autre expression, le mot marée exprime généralement le flux de la mer. Ainsi on dit qu'il y a marée pendant toute la durée du flux, et si la vîtesse des eaux est rapide, la marée est vive. Si le courant des eaux est dirigé sur N air du vent, on dit que la marée porte à cet air de vent, *setting of the tide*, et si cette direction est comparée à celle du vent, si elle lui est co-incidente ou contraire, alors la marée est dite porter sous le vent ou au vent, *leward or windward tide*. — Le mot marée n'est pas employé uniquement pour exprimer la vîtesse des eaux pendant le flux; il l'est aussi pour annoncer la hauteur à laquelle la mer s'élève par ce mouvement journalier. Ainsi on dit que la marée est haute, *high water*, lorsque les eaux ont atteint leur plus grande hauteur; qu'elle est grande, *spring tide*, lorsque cette hauteur est considérable, comme au temps des sysigies de la lune; et qu'elle est morte, ou batarde, *neap tide*, lorsque les eaux s'élèvent foiblement, comme dans les quadratures. — Enfin la durée assez constante de chaque marée sert souvent aux marins, pour mesurer certain intervalle de temps. C'est ainsi qu'on dit quelquefois d'un vaisseau qu'il a resté échoué, par exemple, pendant l'espace de deux ou trois marées, etc. — Attendre la marée, c'est attendre le retour des eaux que le flux doit apporter de la grande mer; et connoître l'heure de la marée, c'est connoître l'heure à laquelle elle doit, dans tel jour déterminé, être élevée à toute sa hauteur.

Margouillet. s. m. *Wooden thimble*. C'est un anneau de bois qu'on voit représenté (fig. 63, M.), et dont l'ouverture centrale sert de passage aux manœuvres, qui doivent être soutenues ou dirigées dans leur cours. Dans le dessein de fixer des margouillets dans tous les lieux d'un

Digitized by Google

d'un vaisseau où ils peuvent être utiles, ils portent sur leur contour extérieur une cannelure profonde, dans laquelle est reçu un cordage dont on les ceint pour les attacher aux places qui leur sont assignées, et ces places sont sur les ralingues des huniers, des basses voiles, etc. — On donne le nom d'entaille à margouillet (dans les chantiers de construction), à celle qu'on voit (fig. 71,) et qui est plus profonde sur ses côtés que dans son milieu.

Marguerite. s. f. *Messenger.* Appareil composé de poulies et de cordages, dont l'action est appliquée sur un point d'un cordage, pour lui faire produire un effet déterminé. Si une ancre mouillée résiste trop fortement aux puissances ordinaires qu'on emploie pour la tirer du fond de l'eau, alors on attache une marguerite à quelque point du cable, et cette nouvelle force mise en action à l'aide du cabestan, sert utilement à dégager la patte de l'ancre du fond où elle est retenue. D'ailleurs on proportionne le nombre des poulies de cet appareil, ainsi que les puissances, à la résistance qui doit être vaincue, et faire cette opération, c'est faire marguerite, *to clap a messenger on the cable.*

Mariage. s. f. *Lashing together of the eyes of the voyal.* Réunion des œillets qui terminent des cordages, par le moyen d'un autre cordage qui les lace ensemble. — La tournevire, par exemple, qui est représentée par *y s z n t q p'f y*, (fig. 43, M.) ne devient un cordage sans fin, qu'en mariant ou en laçant ses extrêmités *p* et *y*, qui sont terminées par des œillets, avec un petit cordage qui passe successivement dans ces œillets, et qui les maintient rapprochés.

Marie-salope. s. f. Nom d'un bateau qui est construit particulièrement pour recevoir et transporter au loin les vases et les immondices qu'on retire du fond de l'eau dans un port. D'après une telle destination, ce bateau présente au milieu de sa longueur une espèce de puits où les matières sont déposées. La forme du puits est une pyramide quadrangulaire tronquée, son fond est une trape mobile qui s'ouvre à volonté, c'est-à-dire, lorsque le bateau est arrivé au-dessus du lieu où il doit être déchargé, et alors le dépôt coule au fond de l'eau.

Marin. s. m. Titre distinctif de tout homme dont l'état et l'art sont de naviguer, *sea man, or sea fearing man.* — Un bon marin est celui qui, supérieur par ses talens au commun des hommes de mer, connoît et sait employer avec succès, dans toutes les occasions épineuses ou ordinaires, toutes les ressources que peuvent dicter et la théorie et l'expérience, *able sea man;* l'homme, au contraire, qui, destiné au service de la mer, et qui, l'ayant pratiqué, n'est pourvu que de foibles connoissances, ou ne sait pas les appliquer à propos, est un mauvais marin. — Un homme a le pied marin, lorsqu'à bord d'un vaisseau, fortement agité par la mer, il sait garder l'équilibre en restant sur ses pieds, et lorsque, malgré les roulis et les tangages, il n'a besoin d'aucun appui extraordinaire pour se soutenir, pour marcher et pour

Digitized by Google

faire tous les mouvemens que les manœuvres exigent. Tout homme destiné pour la mer, et qui montre peu d'usage et peu de connoissances, est appelé plaisamment marin d'eau douce, *fresh water jack*.

MARINE. s. f. Ce mot exprime toutes les puissances navales et commerciales d'une nation, c'est-à-dire, l'assemblage de tous les vaisseaux qui lui appartiennent; il exprime aussi le corps nombreux des hommes employés ou destinés à servir sur ces bâtimens. Les vaisseaux qui appartiennent au gouvernement, et qui ne sont entretenus ou armés que pour la guerre, ou pour protéger le commerce, les côtes, ainsi que les possessions éloignées ou maritimes, composent la marine militaire, *navy*, *men of war*; on donne aussi le même nom au corps militaire, qui est chargé par sa Majesté du commandement ou de la conduite de ces bâtimens, soit isolés, soit en armée, soit en escadre, et les membres de ce corps sont nommés officiers de marine, *naval officers*, *sea officers*. Les soldats qui ne font de service qu'à bord des vaisseaux de l'état, sont distingués de ceux des autres armes, par le nom de soldats de marine, *marines*. — Le commerce de France entretient aussi des vaisseaux pour le transport de ses marchandises, pour la pêche, et pour remplir toutes les spéculations. Il salarie des hommes pour commander et conduire ses bâtimens, et on donne le nom de marine marchande, soit à l'ensemble des bâtimens, soit au corps des officiers marchands qui se consacrent au service du commerce.

MARINIER. s. m. Ce nom est ordinairement celui des hommes employés à conduire des bateaux sur les rivières. — Parmi les gens de mer, il y a des officiers mariniers, qui sont, à l'égard du reste de l'équipage d'un vaisseau, ce que sont les sous-officiers dans un régiment de terre. — Ils n'obtiennent ce titre qu'après une longue expérience, et lorsqu'ils ont des connoissances étendues de la pratique de leur art, *mechanical officers*. Ils sont connus à bord des vaisseaux sous les noms particuliers de maître et contre-maître d'équipage, de bosseman, de quartier-maître, de patron de chaloupe et canot, de maître-pilote, canonniers, charpentiers, calfats et voiliers. Chacun de ces officiers est chargé de diriger les opérations qui sont de son ressort.

MARIONETTE. s. f. On distingue sous ce nom certaines poulies, qui placées verticalement sur le gaillard à bord d'un vaisseau (fig. 37, M.), et tournant librement sur leur axe vertical, servent au passage des cargue-fonds, cargue-boulines, drisses, écoutes de plusieurs voiles; un tel assemblage de poulies ou de marionettes est établi en arrière du grand mât et du mât de misaine. Ces poulies reçoivent quelquefois le nom de poulies tournantes.

MARNER. v. n. La mer est dite marner de N pieds, lorsque, par le flux, ses eaux s'élèvent à la hauteur de N pieds au-dessus de leur niveau naturel.

MAROQUIN. s. m. Cordage plus ou moins fort qu'on attache au

Digitized by Google

besoin, par ses extrémités, à la tête du grand mât et du mât de misaine d'un vaisseau, pour servir d'appui ou de support à un assemblage de poulies employé à élever de grands fardeaux.

Marprime. s. f. Poinçon de plusieurs pouces de longeur. Les voiliers qui lui donnent un tel nom, en font usage pour percer les trous dans lesquels ils font passer un petit cordage, nommé merlin, lorsqu'ils veulent réunir plus fortement, dans quelques points, une ralingue, soit avec elle-même, soit avec la voile qu'elle entoure.

Marque. s. f. La hauteur de l'étrave et celle de l'étambot d'un vaisseau, sont divisées en pieds, et ces points de division portent le nom de marques, parce que ces échelles indiquent ou marquent la distance des deux extrêmités de la quille au niveau de l'eau, dans un vaisseau flottant ou échoué. — On nomme généralement marques toutes les indications, ou d'un écueil, ou d'un mouillage, ou de l'entrée et de la sortie d'un port, d'une rade, ou de la route qu'il faut tenir pour approcher ou éviter tel objet.

Marquer. v. n. La mer marque, lorsque ses eaux, en se retirant par le reflux, laissent sur la côte, ou sur toutes les terres qu'elles baignoient, dans la plus grande hauteur où le flux les avoit élevées, une trace d'humidité qui indique combien leur niveau s'est abaissé depuis le moment de la pleine-mer, ou depuis le commencement du reflux.

Marquise. s. f. Nom d'une tente qu'on place au-dessus et à une certaine distance d'une première tente, qui forme un abri au gaillard d'arrière d'un vaisseau, dans l'espace qui est compris entre le grand mât et le mât d'artimon. Les côtés de la marquise pendent jusques au-dessous des bords de la première tente.

Marsillanne. s. f. Nom d'un bâtiment du port de 70 à 80 tonneaux, dont la forme est remarquable auprès de celle des bâtimens modernes, car sa poupe est quarrée, et son avant très-renflé. On en fait usage dans le golfe de Venise.

Marsouin. s. m. Pièce de bois de forte dimension, qui, établie intérieurement dans un bâtiment et dans le sens de la longueur, sur le milieu de ses varangues extrêmes, à la suite de la carlingue, concourt à lier étroitement et l'étrave et l'arcasse avec le corps du batiment. La fig. (1, P.) présente dans *u y m*, le marsouin de l'avant, *stemson*, qui, réuni par une extrêmité à la carlingue *M Q H D* sur laquelle il se prolonge, s'élève en dedans de la contr'étrave, jusqu'à la hauteur du premier pont *n x*. Le marsouin de l'arrière est visible en *D*. Il est placé, comme le premier, dans le plan diamétral du bâtiment, et il est formé de deux pièces qui sont représentées séparément et en grand, (fig. 14, C.). L'une en *D x* repose dans la gorge de la courbe de l'étambot, et croise toutes les barres de l'arcasse, avec lesquelles elle est liée par des entailles ; et l'autre endentée avec la première en *D*, se prolonge sur la carlingue, depuis ce point jusqu'à une certaine distance. L'assemblage de ces deux pièces réunies porte le nom de mar-

Digitized by Google

souin de l'arrière, *false post or stern post.* Lorsqu'on ne peut trouver de pièce de bois propre à composer seule un marsouin, la pièce qui lui est ajoutée pour suppléer à sa longueur, reçoit le nom d'alonge de marsouin.

Marteau. s. m. Instrument de fer qui porte sur une face l'empreinte d'une ancre surmontée d'une abeille. On s'en sert dans les forêts, et on en frappe les arbres qui paroissent propres pour la marine nationale. — On donne aussi ce nom, outre la signification commune qui est connue, à des pinnules dont on arme certains instrumens employés en mer pour l'observation des hauteurs des astres.

Martelage. s. m. Action d'imprimer le sceau du prince sur les arbres qui, dans les forêts de France, paroissent convenables aux besoins de la marine. L'empreinte dont on les frappe avec un marteau, annonce la destination de ces arbres, qui, d'après cette opération, ne peuvent plus être abattus et vendus que pour le seul service de l'état.

Marticle. s. m. Si on consulte l'article Araignée, on verra que les branches d'araignées sont nommées marticles, et il fera connoître leur forme, leur situation et leur usage.

Martinet. s. m. Cordage qui, attaché à l'extrêmité supérieure d'une vergue d'artimon, sert à lui donner une inclinaison déterminée, et à la soutenir dans cette position. On peut apercevoir aisément (fig. 1, A.) le martinet de la vergue d'artimon, qui descend du haut du mât de perroquet de fougue. Quelquefois ce premier cordage, ou martinet, est accompagné d'un second, qui aboutit à d'autres points de la vergue, pour concourir ensemble au même effet, et alors ce dernier est nommé faux martinet. — Un cordage pareil est destiné à soutenir l'extrêmité d'un pic dans les bâtimens qui portent une telle vergue, parce qu'elle est établie dans une position inclinée à l'horison, et appuyée sur un mât vertical; ce dernier cordage est alors nommé martinet de pic, *peek haliard of the mizen.*

Martingale. s. f. Arc-boutant de quelques pieds de longueur, qui, dans les grands vaisseaux de guerre, est destiné à assujétir le bâton de foc. C'est une perche qui est placée sous le bout du mât de beaupré (fig. 1, A.), et perpendiculairement à la longueur de ce mât. Son extrêmité inférieure, dans cette position, présente un trou dans lequel passe un cordage qui, d'un côté, aboutit au bout du bâton de foc, et de l'autre, après avoir passé dans une poulie qui est fixée sur le taille-mer, vient se rendre à quelque point du gaillard où il est roidi et attaché. Ce cordage devient, par ces dispositions, un étai qui sert à soutenir le bâton de foc contre les efforts des étais des mâts supérieurs partiels de misaine.

Mascaret. s. m. *Eddy tide.* Courant particulier, qui est connu aussi sous le nom de macrée. (Voy. ce mot.)

Digitized by Google

Masque. s. m. On donne ce nom à une espèce de voile qu'on étend devant la cuisine d'un vaisseau pour intercepter le vent, et empêcher qu'il ne chasse vers la poupe la fumée qui s'élève des foyers.

Masquer. v. n. Un vaisseau masque, lorsque par une rotation instantanée, ou par un changement de vent dans sa direction, les voiles orientées au plus près cessent de recevoir l'impulsion du vent sur leur face postérieure, et lorsque le vent frappe sous un petit angle d'incidence sur leur face antérieure. Cette position accidentelle des voiles d'un vaisseau n'est jamais l'effet d'une opération immédiate du manœuvrier, mais d'une cause imprévue; c'est pourquoi on dit que, dans de telles circonstances, le vaisseau masque. — On diroit qu'il coiffe, ou qu'il met sur le mât, si le vaisseau étoit porté à une telle position par des manœuvres directes; et alors l'incidence du vent sur les voiles seroit rendue moins oblique au plan des voiles, pour mieux assurer l'effet qu'on désire. Enfin le vaisseau seroit dit faire chapelle, si, après avoir masqué, il commençoit ou continuoit à tourner horisontalement sur lui-même, jusqu'au point de recevoir l'impulsion du vent sur le côté opposé à celui qui précédemment étoit au vent. Ce sont ces nuances qui paroissent devoir fixer les différences naturelles des significations attribuées assez généralement aux mots Masquer, Coiffer et Faire chapelle.

Massif. s. m. *Dead wood*, pièce de bois de remplissage qu'on établit à l'avant et à l'arrière d'un vaisseau, dans ses parties basses ou inférieures. On voit en *z* (fig. 22, C.) le massif de l'avant, qui fortifie la liaison du ringeot *d* avec la première pièce *q* de la quille, en recouvrant par une partie de sa longueur la moitié de la dernière, et en se prolongeant dans la gorge du ringeot. Il remplit aussi l'intervalle qui sépare la pièce *E* et la quille *d*, et contribue à diminuer l'acculement des varangues supérieures. — On voit en *A* et *u* (fig. 73, C.) des pièces de bois qui composent le massif de l'arrière. Elles servent de base à la courbe *o m u* d'étambot, et suppléent au défaut de longueur de la branche ascendante *m o*.

Mat. s. m. *Mast*. On donne ce nom, et à de gros et grands arbres de sapin ou de pin, et à de fortes pièces longues et ellipsoïdes qu'on établit verticalement ou obliquement à bord d'un vaisseau pour soutenir les voiles dont il est gréé, et lui transmettre l'action que le vent exerce sur ces voiles. — La fig. (1, P.) présente les tronçons des principaux mâts d'un vaisseau pour indiquer leur lieu et leur position; mais la fig. (1, A.) fait connoître l'usage de ces mâts dans toute leur hauteur, puisqu'on les y voit chargés de manœuvres ou de cordages, de vergues et de voiles déployées. Le grand nombre des voiles nécessaires à un gros vaisseau, a fait imaginer des mâts très-élevés; mais alors les plus grands arbres ne pouvant fournir une telle hauteur, on a formé ces mâts de plusieurs mâts partiels placés les uns au-dessus des autres, comme on le voit dans les fig. (13, 16 et 17 A.), et comme

on peut les distinguer (fig. 1, A.). — De même aussi la grosseur des bas-mâts, par cette raison, devant être très-considérable, ces mâts ont été composés de plusieurs arbres assemblés et liés entr'eux pour ne former qu'un seul tout nommé mât. On voit (fig. 9, A.), des pièces centrales et collatérales, isolées ou réunies en partie, et qui étant toutes assemblées, composent le mât unique *om* (fig. 10), *made mast, formed of N pièces*. Le nombre des pièces qui entrent dans un tel mât le font distinguer sous le nom de mât d'assemblage, ou de N pièces, tandis que ces mêmes pièces ne sont autre chose que des mâts bruts ou des arbres travaillés convenablement à leur destination, *rough mast*.—Les seuls mâts inférieurs du grand mât et du mât de misaine, *b c* (fig. 16) et *a P* (fig. 13), et le mât de beaupré *te* (fig. 14) sont des mâts d'assemblage; tous les autres sont ordinairement d'un brin ou tirés d'un seul arbre —Des noms particuliers sont attachés à chacun des mâts entiers ou partiels d'un bâtiment. Celui qui est incliné à l'horison sur l'avant d'un bâtiment (fig. 1, A.), est nommé le mât de beaupré, *bow sprit;* le mât vertical qui le suit est le mât de misaine, *fore mast*, c'est *o a P* (fig. 13.). Il est composé du bas-mât de misaine, *lower fore mast*, du petit mât de hune, *c a b*, *fore top mast*, et du petit mât de perroquet, *d o*, *fore top gallant mast*. — Le mât qui est placé verticalement, au milieu à peu-près du vaisseau, est le grand mât, *main mast* (fig. 16.), et ses mâts partiels sont le bas-mât, *lower main mast*, *bc*, le grand mât de hune, *main top mast*, *a z*, et le grand mât de perroquet qui est établi au bout du précédent, *main top gallant mast*. — Enfin le mât vertical qui s'éleve au-dessus du milieu du gaillard d'arrière en *A* (fig. 1, P.) porte le nom de mât d'artimon, *mizen mast*, et il est encore composé d'un bas-mât *mu* (fig. 17, A.), *lower mizen mast*, d'un mât de perroquet de fougue, *n o*, *mizen top mast*, et d'un mât de perruche, *tq*, *mizen top gallant mast*. — On nomme aussi mât de pavillon, *ensign staff*, celui qui est placé en *P* (fig. 1, P.) et qu'on voit (fig. 1, A.), sur le milieu du couronnement d'un vaisseau Il est destiné à soutenir le pavillon lorsqu'il est déployé comme on le voit sur les vaisseaux de la pl. V. Cependant il est quelques bâtimens où dans le même lieu on établit un mât nommé tapecul, parce qu'il porte une voile du même nom, et qui est utile aux évolutions de ces mêmes bâtimens. — Nous avons dit que lorsque les mâts d'un vaisseau doivent avoir une hauteur considérable, on les fait de plusieurs mâts partiels qui sont mis bout à bout, de manière qu'on peut au besoin les séparer les uns des autres; mais il y a aussi de tels mâts qui sont composés de mâts particuliers entés les uns sur les autres, et ces mâts sont nommés à pible pour les distinguer des précédens, *pole mast*. Les deux mâts verticaux de la fig (21, V.) sont de cette espèce. — Les mâts sont établis sur un vaisseau dans une place déterminée qu'on nomme le lieu de ces mâts, *station of the N mast*. Leur situation est aussi fixée par l'expérience, *trim of a mast*, de

Digitized by Google

sorte que les uns sont verticaux, *masts on end*, et d'autres sont inclinés vers l'arrière, *masts hanging abaft*; (fig. 19, 27, 30, V.). —Lorsque les mâts d'un vaisseau sont forcés ou menacent de se rompre, après un long service, ou après le choc de quelques boulets, on les fortifie par de nouvelles pièces de bois, et alors on les nomme, dans cet état, des mâts jumelés, *masts fished*; lorsque ces mâts sont abattus par les événemens de la mer, on les remplace par de nouveaux mâts, pareils ou non, et ceux-ci sont des mâts de rechange ou de fortune, *spare masts*, *jury masts*. —Enfin le nombre des mâts verticaux que porte un vaisseau, sert à le placer dans une classe particulière, de manière qu'on distingue les bâtimens de mer les uns des autres par les noms de bâtimens à un mât, à deux mâts ou à trois mâts.

Matage. s. m. Action de mâter un vaisseau. C'est l'opération par laquelle on élève successivement les bas-mâts d'un vaisseau, à l'aide d'une machine à mâter, au-dessus des ponts et gaillards de ce bâtiment (fig. 86, M.) pour introduire leur pied dans l'intérieur, et les établir dans la position qui leur est assignée comme on le voit (fig. 1, A.). (Voy. Machine à Mâter).

Matelot. s. m. Homme de mer qui, sous les ordres des officiers et des maîtres, exécute toutes les opérations de la garniture, du gréement et de la manœuvre. Ce titre n'est pas donné à ceux qui, se destinant au service de la mer, ne font que commencer de s'en instruire, et il est réservé pour distinguer les hommes qu'une certaine expérience a rendu habiles dans un tel métier. Ils doivent savoir mâter et démâter un vaisseau, préparer ses haubans, ses étais, toutes ses manœuvres; estroper ses poulies, les gréer, les mettre à leur place; enverguer, désenverguer des voiles; les orienter, prendre des ris, les carguer, les serrer, arrimer la cale, ramer ou nager dans des canots, servir les canons dans un combat, gouverner, sonder, et enfin être propres à toutes les parties du service de la mer, *sailor*, *common sailor*. —Dans la composition de l'équipage d'un vaisseau il n'y a jamais qu'un nombre plus ou moins grand de vrais matelots, les autres personnes font une espèce d'apprentissage, et reçoivent le nom de novices ou de matelots-novices et de mousses. —Lorsque des matelots sont appelés du sein de leur famille dans les ports de l'État, pour y être armés sur ses vaisseaux, ils portent le nom de matelots de levée, parce qu'ils ne sont encore destinés généralement qu'à être armés, et non à être armés sur tel vaisseau particulier. Cette dernière destination leur fait donner le nom de matelots de tel bâtiment. —Dans une armée navale, on donne le nom de matelots d'un vaisseau, *good company keepers*, au bâtiment qui le précède, et à celui qui le suit immédiatement sur une même ligne de combat ou sur une colonne. Le premier est son matelot d'avant, et le suivant son matelot d'arrière. Si le vaisseau auquel on les compare dans leur position, est celui du commandant de l'armée, alors ils sont les matelots du commandant. —

Digitized by Google

Comme dans un vaisseau les matelots sont successivement de service, le même lit sert aussi successivement à deux matelots qui se nomment mutuellement leur matelot.

Matelotage. s. m. C'est l'art du matelot, et il embrasse tous les détails dont on a fait l'énumération dans l'article Matelot, relativement au grément et à la manœuvre.

Mater. v. a. On mâte un bâtiment, *to fix the mast of a ship*, en élevant ses mâts et en les établissant à la place qui leur est assignée. Il est mâté en vaisseau, lorsqu'il porte trois mâts verticaux (fig. 1, A.), et il l'est en senau, ou en bric, ou en heu, ou en polacre, etc., lorsque ses mâts sont semblables à ceux du senau ou du bric, etc., *three masted, masted as a snow, as a brig, for a sprit, with the pole masts and square sails.* — Il est mâté à pible lorsque ses mâts partiels sont entés les uns sur les autres, *pole masted;* il l'est à calcet et en galère, *masted for a lateen sail, as a galley*, lorsque ses mâts, tels que celui de la fig. (53, M.), doivent porter des antennes, *ab*, avec des voiles triangulaires (fig. 8, 16 et 25, V). — Si ces mâts sont trop hauts, on dit d'un vaisseau qu'il est haut mâté, *over masted or taunt masted.* — La situation verticale qu'on donne aux mâts élevés d'un bâtiment, a servi à étendre les applications du mot mâter sous ce seul rapport. C'est pourquoi mâter une pièce de bois, un canon, une épontille, une bigue, etc., *to set up a pièce, etc.*, c'est les dresser verticalement sur une de leurs extrémités.

Matereau. s. m. Arbre de pin ou de sapin dont les dimensions sont trop foibles pour qu'il puisse faire partie, ou composer des mâts de vaisseaux, et qui n'est destiné qu'à être employé pour de petits bâtimens ou pour les plus petits mâts des grands vaisseaux; ainsi un mâtereau est le diminutif de mât.

Mateur. s. m. Artiste qui dans les ports dirige ou exécute le travail et la composition des mâts, des vergues, des hunes, des barres, des chouquets, et de toutes les parties de la mâture d'un vaisseau. — Le chef de l'atelier où ces ouvrages sont exécutés est nommé maître mâteur, *master mast maker.*

Mattegau. s. m. Ce nom est synonyme avec jumelle de brasseïage. (Voy. Jumelle).

Mature. s. f. Dans les ports il y a un atelier de mâture, *mast shed,* et c'est celui où sont fabriqués et préparés les mâts, les vergues, et toutes leurs pièces accessoires. — On y donne aussi le nom de mâture à ce qui est appelé plus justement et plus généralement machine à mâter. — La mâture d'un vaisseau, *masts*, est l'assemblage de tous ses mâts, de ses vergues, barres, hunes, chouquets, bouts-dehors, etc.; c'est dans le même sens qu'on dit la mâture d'un canot, d'une chaloupe. Si on ne réunit ensemble que les plus petites parties de la mâture d'un vaisseau, cet assemblage partiel reçoit le nom de menue mâture, et ces parties sont nommées pièces de mâture. Les arbres de

Digitized by Google

pin et de sapin tels qu'ils sont tirés de Pologne, de Lithuanie, de Russie, de Norwege portent le nom de mâtures, parce que par leurs dimensions ils sont propres à faire des mâts de vaisseaux.—L'art d'exécuter les mâts d'un vaisseau et de les établir à leur place, est l'art de la mâture, *art of masting ships;* et la théorie qui dicte les règles de cet art, théorie qui n'est pas encore dans l'état de perfection qu'on lui désire, est la science de la mâture ; elle a pour objet le lieu des mâts sur un vaisseau, leur hauteur et leur forme. — La mâture d'un bâtiment est quelquefois non-seulement l'assemblage de ses mâts, mais aussi le genre de cet assemblage, c'est-à-dire, que les mâts des vaisseaux, des senaux, des brics, etc., n'étant pas semblables ou de même genre, leurs différences les font distinguer par les noms de mâture de vaisseau, de senau, de bric, etc., *manner of masting a ship, a snow, a brig, etc.* (Voy. Mâter). La mâture de ces vaisseaux n'est alors que la manière dont ils sont mâtés.

Maugère. s. f. *Cowhide.* Petite manche de cuir ou de toile goudronnée dont on recouvre extérieurement l'ouverture des dalots d'un vaisseau, ou des trous par lesquels s'écoule l'eau de l'intérieur, afin d'empêcher les lames de s'introduire dans le bâtiment. — Il y a des clous que leur dimension et leur forme ont fait distinguer sous le nom de clous à maugère (Voy. Clou).

Mèche. s. f. Dans la composition d'un mât de plusieurs pièces (fig. 9 et 10, A.), on donne le nom de mèche, *shaft or middle pièce of a mast,* à une pièce centrale ou qui occupe le centre de l'assemblage, et autour de laquelle *ikl* sont arrangées des pièces collatérales *hg, ab,* etc. C'est pour établir la liaison de ces pièces que la mèche, ainsi que les autres pièces, portent des adents saillans et rentrans sur les faces qui doivent être en contact, la partie extrême *ki* de la mèche qui est le plus gros bout de la mèche, forme seule la partie d'un mât qui est connu sous le nom de ton. Si un arbre destiné à servir de mèche à un mât, n'avoit pas la longueur suffisante, on y suppléeroit par une nouvelle pièce telle que *cf* qui est alors nommée alonge de mèche de mât. — Dans un gouvernail *eudca* (fig. 35, G.) qui ne peut être, par ses grandes dimensions, d'une seule pièce de bois, il est une des composantes *ned*, qui porte le nom de mèche de gouvernail, *main piece of a rudder.* Elle a toute la hauteur *ed* du gouvernail, et elle est de chêne. C'est dans sa tête *eu* que sont percées les mortaises qui doivent recevoir le bout des barres telles que *fe* qui servent à mouvoir le gouvernail, et elle sert de base aux pièces de sapin qui achèvent le gouvernail, et qui en sont nommées le safran, *bac.* — Dans un cabestan *acsi* (fig. 29, C.), il y a une mèche, *barrel*, qui est au centre de cette machine, et dont on voit une partie en *oe.* C'est sur cette pièce de forte dimension, que sont distribués et attachés les taquets tels que *srun* qui donnent extérieurement à ce cabestan la forme qui lui est propre. Elle sert ici d'axe commun à deux cabestans *cd* et *gs.* On voit

Digitized by Google

en *a c* (fig. 28.) la mèche longue d'un cabestan simple. — Dans les cordages composés de quatre torons ou de quatre faisceaux de fils tortillés ensemble, on met une mèche dans le milieu de leur assemblage pour y remplir le vide que par leur forme cylindrique ils y laisseroient nécessairement. Cette mèche, *heart of a rope*, est un faisceau de fils blancs formés de chanvre médiocre ou du deuxième brin. Il est toujours tortillé légérement avant d'être employé, et sa grosseur n'est que le quart de celle des torons. C'est sur cette mèche, comme sur un axe, que se tortillent ou se roulent les torons d'un cordage pendant le commettage; et cette destination fait que toute mèche de grelin est, avant d'être placée, moins tortillée que celle des aussières, parce que le commettage de ces derniers cordages tend à diminuer la torsion primitive de ces mèches, tandis que celui des premiers contribue à l'augmenter.

Melis s. m. Nom particulier de certaines toiles employées dans la marine pour composer les voiles des vaisseaux. La force de leur tissu les fait distinguer sous les noms de toile melis simple et double.

Membre. s. m. *Rib of a ship.* Ce mot est souvent employé comme synonyme avec couple, et alors sa signification est développée au mot Couple; mais afin d'éviter l'usage des deux termes pour exprimer un même objet, il seroit à propos de destiner le mot membre à devenir le nom d'une partie de couple. On sait que, dans un couple (fig. 89, C.), il y a deux suites parallèles de pièces, nommées alonges, genoux, etc., qui sont appliquées et accolées l'une à l'autre, comme *a c g i l* et *z e d f h k m*, pour composer ensemble un seul et même couple. C'est chacune de ces suites ou de ces couches parallèles, qui n'a pas encore reçu une dénomination bien précise, et qui pourroit porter exclusivement le nom de membre, parce que chacune est effectivement un membre d'un même couple. L'assemblage de ces deux suites de pièces seroit donc un couple, et chaque suite en seroit un membre.

Membrure. s. f. *All the ribbs.* C'est l'assemblage de tous les couples d'un vaisseau, ou de tous les membres qui les composent. (Voy. Membre). Il renferme, et les couples de levée (fig. 39, C.), et ceux de remplissage, sans comprendre les bordages dont on les recouvre, soit intérieurement, soit extérieurement.

Menille. s. f. On donne ce nom quelquefois à la poignée d'un aviron, ou à celle d'un piston de petite pompe, parce que c'est la partie de ces objets à laquelle on applique les mains pour les mettre en mouvement.

Mer. s. f. *Sea.* On donne ce nom à toute partie très-étendue de la surface du globe, qui est couverte par les eaux; c'est pourquoi on connoît dans l'hydrographie différentes mers nommées Pacifique, des Indes, du Nord, du Sud, Atlantique, Méditerranée, Caspienne, Rouge, Noire, Blanche, Britannique, Glaciale, Baltique, Adriatique, etc. Ce mot est d'ailleurs employé dans différentes expressions

Digitized by Google

avec des acceptions particulières qu'il faut faire connoître. La mer est haute ou basse, *high or low water*, lorsque, par le flux ou le reflux journalier, le niveau de ses eaux s'est élevé ou abaissé jusqu'à sa plus grande et plus petite hauteur. Souvent, au lieu de dire que la mer est haute, on dit qu'elle est pleine, avec une même signification. — Pendant le flux, la mer est montante, et pendant le reflux, elle est perdante, *falling sea or tide ebbs*, c'est-à-dire, que la mer monte par le flux, ou s'élève au-dessus de son niveau naturel, tandis qu'elle perd de cette hauteur par le reflux. Si l'affluence des eaux montantes est considérable, on dit alors que la mer rapporte, comme dans les syzigies de la lune. — Un vaisseau qui part d'un port pour traverser les mers, et suit une route donnée, est dit prendre la mer, mettre en mer, et pendant cette navigation, il est en mer ou à la mer, *to go to sea;* s'il est hors de la vue de toute terre, il est en pleine mer, *in the main sea*, et suivre une telle route d'un lieu à un autre, c'est faire un voyage par mer. Lorsque, malgré l'agitation de la mer, ce bâtiment ne cherche pas à se réfugier dans quelque lieu de retraite ou de relâche, il tient la mer, *to keep the sea*, parce qu'il continue de lutter contre les vents et les lames. — Si un homme tombe d'un vaisseau dans l'eau, c'est un homme à la mer ou tombé à la mer, *to fall over board*, et tout homme mort à bord d'un vaisseau pendant une expédition quelconque, est jeté à la mer, c'est-à-dire, dans l'eau. — Débarquer un canot pour en faire usage, c'est le mettre à la mer. — Si les eaux d'une mer sont très-profondes, c'est une mer sans fond, *deep sea*. Lorsqu'à l'approche des terres, elles ne conservent plus cette limpidité qu'elles ont au large, les eaux sont changées. — Le mot mer est souvent employé pour celui de lame. Si elle est agitée par les vents, et que ses lames soient grandes, on dit que la mer est grosse, *heavy sea*, *large sea ;* si les lames sont élevées, elle est haute, *high sea, swelling sea*, et il y a de la mer, *sea runs high*. Si les lames, en se brisant sur elles-mêmes, couvrent sa surface d'écume, elle blanchit, *sea foams*, elle moutonne, et il y a grosse mer. Si les lames sont longues ou courtes, la mer est nommée longue ou courte, *long or short sea*. Si les lames sont l'effet d'un vent qui a cessé depuis quelque temps, la mer est houleuse; mais si, sous l'impulsion d'un vent régnant, elles s'élèvent peu, se multiplient et se brisent les unes sur les autres, sans acquérir beaucoup de hauteur, la mer est clapoteuse; si ces lames en s'élevant se replient par leur sommet et sur elles-mêmes, alors la mer est creuse, *rising and running cross*. Lorsque, dans leur propagation, elles rencontrent, ou un rocher, ou une terre quelconque, sur lesquels elles frappent avec force, en perdant leur forme et en faisant jaillir leurs eaux à des hauteurs considérables, la mer est dite briser, et elle déferle, lorsque sur ces mêmes objets, ainsi que sur des vaisseaux, la mer se déploie et s'étend dans tous les sens, en les couvrant de ses eaux, et en continuant de se propager dans l'espace, *over board sea*.

Digitized by Google

— Lorsque la direction des lames est rapportée aux différentes parties d'un bâtiment, on dit de ce bâtiment qu'il a la mer de l'avant ou debout, *high sea a head*, ou de l'arrière, *pooping sea*, ou par le travers, suivant qu'elles se portent directement ou contre la proue, ou contre la poupe, ou contre l'un ou l'autre flanc. Enfin la mer est belle et calme, *smooth sea*, lorsque sa surface n'est pas troublée par les vents, et un vaisseau est dans de belles mers, lorsqu'il se trouve dans des parties du globe où règnent rarement les tempêtes et les orages.

Merlin. s. m. *Marline*. Petite corde formée de trois fils carrets, commis ensemble ou tortillés, à l'aide de la roue du siége de commettage établi dans les corderies des ports. — Cette corde ne reçoit ordinairement qu'une longueur de 30 brasses, et cette longueur est ce qu'on entend par une pièce ou une manoque de merlin. — Lorsque les fils ne sont pas goudronnés, le merlin est blanc, et il est noir dans l'état contraire.

Merliner. v. a. *To marl*. Employer du merlin ou le cordage qui porte ce nom, à faire certains ouvrages de voilerie ou de garniture. Par exemple, merliner des ralingues, c'est les attacher ou les coudre avec du merlin aux voiles qu'elles entourent, etc.

Mestre. s. m. *Main mast of a galley*. Le grand mât d'une galère (fig. 8, V.) porte le nom d'arbre de mestre.

Métacentre. s. m. *Metacenter*. C'est le point d'intersection de la ligne verticale, qu'on imagine passer par le centre de gravité d'un bâtiment, avec la résultante de la pression latérale que l'eau exerce sur ce vaisseau incliné sur le côté. Si ce point est ainsi nommé, c'est parce qu'il est la limite au-dessus de laquelle le centre de gravité d'un vaisseau ne peut jamais être placé. En effet, si ce centre est au-dessous de ce point, le corps incliné tend sans cesse à se redresser par l'action du fluide environnant; et au contraire, s'il étoit situé au-dessus de ce point, le corps tendroit à se renverser, dès qu'il auroit la plus foible inclinaison latérale. — La stabilité d'un bâtiment de mer, ou sa résistance aux inclinaisons, ou sa tendance à se relever après avoir été incliné, exige donc que le métacentre soit toujours placé au-dessus du centre de gravité du bâtiment, et dans chaque bâtiment ce point a une position différente. Dans tous les calculs faits jusqu'à présent par les constructeurs, la recherche du lieu et de la hauteur du métacentre d'un vaisseau qu'on se propose de construire, n'a été fondée que sur la grandeur et la situation de la résultante de la pression de l'eau environnante, en considérant le corps sans mouvement; mais alors les résultats qu'on obtient méritent peu de confiance, puisque c'est pour l'état de mouvement d'un bâtiment qu'ils sont importans, et que, dans un tel état, la pression de l'eau sur chaque élément de la carène varie étrangement, et ne ressemble pas à celles qu'ils éprouvent dans un repos parfait.

Mettre. v. a. Ce verbe, avec des acceptions variées, fait partie de

Digitized by Google

plusieurs expressions employées dans la marine, et que nous allons parcourir. Mettre à l'eau, c'est lancer vers la mer un vaisseau nouvellement construit, en le faisant glisser sur un plan incliné. — Mettre à flot, *to bring a ship a float*, c'est faire flotter un corps en le plaçant dans une eau assez profonde pour le soutenir surnageant. — Mettre en rade, c'est conduire un vaisseau dans une rade pour y mouiller en attendant le moment du départ. — Mettre en mer ou à la mer, *to put to sea*, c'est s'éloigner des côtes pour remplir une destination, et faire route à travers les mers. — Un vaisseau met sous voiles ou en route, *to get under sail*, lorsque, pour partir d'un lieu quelconque, et après avoir levé ses ancres, il déploie ses voiles pour suivre une route donnée. Alors il met dehors, *to put out*, si cette route l'éloigne directement de la terre. Cependant mettre un vaisseau dehors, *to fit out*, c'est l'équiper complettement pour le préparer à exécuter une expédition déterminée. C'est ainsi qu'un armateur, et même le gouvernement sont dits mettre N vaisseaux dehors, ou pour le commerce, ou pour la guerre. — Un vaisseau qui fait route ajoute quelquefois de nouvelles voiles à celles qu'il avoit précédemment, et alors il met N voiles, *to set N sails, to loose N sails.* — Si, sous l'impulsion du vent, il s'incline latéralement, et de manière que le bord inférieur des sabords de la première batterie (fig. 1, A.) touche à la surface de l'eau, alors il est dit mettre sa batterie à l'eau, *wind laid ship on her broad side.* — Si, poussé par le vent ou forcé par les circonstances, il se jette sur la côte ou tombe sur des rochers, on dit qu'il met au plein ou sur des roches. — Lorsqu'il dirige sa proue ou sa route sur un certain air de vent, il met le cap à N air de vent, *to lay the head to N point.* — Si ses voiles sont orientées de manière à le faire reculer de l'avant vers l'arrière, alors il met à culer. Si elles présentent leur plan dans la direction du vent, elles sont mises en ralingue ou à fasier. Si elles reçoivent son impulsion sur les faces antérieures, elles sont mises vent dessus ou sur le mât, *to back the sails*, et si quelques-unes reçoivent le vent sur cette face indiquée, tandis que d'autres en sont frappées sur leur face postérieure, elles sont mises alors vent dessus, vent dedans ou en panne. Si, après avoir été orientées obliquement à la quille d'un côté d'un vaisseau, elles sont ensuite orientées de la même manière sur l'autre côté, pour recevoir le vent sous un angle égal d'incidence, alors le vaisseau a mis à l'autre bord, *to tack about, to tack upon the other quarter, to set sail upon the other tack.* Si en pleine mer toutes les voiles sont soustraites à l'impulsion du vent, le bâtiment met à sec, *to lie a hull.* — Lorsqu'un vaisseau jette ses ancres dans un lieu pour s'y arrêter, il met sur le fer. — Lorsqu'il présente à l'impulsion du vent le moins de voiles possible, et sous le plus petit angle d'incidence, il met à la cape, et il met en route, lorsqu'après avoir été obligé d'arrêter ou de changer sa marche, il peut la diriger vers le terme auquel il doit atteindre. — Si la barre du gouvernail est poussée du côté du

Digitized by Google

vent ou du côté opposé, c'est mettre la barre au vent ou la mettre dessous. — Si on débarque d'un vaisseau le canot qu'il porte, pour s'en servir au besoin, c'est mettre le canot à la mer, *to hoist his boat out*. Si des objets ou des hommes sont débarqués d'un bâtiment sur la côte ou sur le rivage, ils sont mis à terre, *to land*, etc.

MEURTRIÈRE. s. f. *Loop hole*. Trou percé dans le plancher du gaillard d'un bâtiment corsaire. De tels trous ne sont pratiqués, multipliés et ouverts, que pour permettre aux hommes qui se retranchent sous ce plancher, de tirer sur des ennemis qui ont abordé le bâtiment.

MI. Particule. Un hunier est amené à mi-mât lorsque la vergue de cette voile est abaissée jusqu'au milieu, à-peu-près, de la longueur du mât de hune. — Un vaisseau navigue à mi-canal lorsque, dans sa route, il ne s'écarte pas du milieu du canal. — Enfin il remonte une rivière à mi-marée, lorsqu'il s'avance dans cette rivière à l'époque où la mer par son flux, n'a encore acquis que la moitié de la hauteur à laquelle il doit s'élever.

MINAHOUET. s. m. *Burton*. Petit appareil imaginé pour aider à roidir ou à tendre les haubans de hune (fig. 87, M.). Il est formé d'un bâton dont les deux bouts passent et s'arrêtent dans les œillets qui terminent un cordage lâche, au milieu duquel est fixée une espèce de fouet : voici comme il est employé. Le fouet enveloppe par plusieurs tours une partie du hauban *ne*, et la ride ou le cordage qui sert à lacer les deux caps de mouton, est attachée au milieu du bâton de l'appareil. Dans cet état, on fait tourner sur lui-même le bâton, qui fait alors fonction de treuil, et la ride, par cette opération continuée convenablement, est lacée aussi serrée qu'elle doit l'être ; c'est-à-dire, que le hauban *n e* se trouve, par ce moyen, avoir acquis toute la tension qui lui est nécessaire pour concourir à assurer l'établissement du mât de hune qu'il embrasse en *au*.

MINOT. s. m. *Bumkin*. Espèce d'arc-boutant appuyé par une extrémité contre la proue d'un vaisseau, au-delà de laquelle il est saillant, en faisant avec le plan diamétral un angle d'environ 15°. C'est *i B* (fig. 3, P.). Il sert à présenter en *B*, hors du vaisseau, un point d'appui au coin inférieur de la misaine, lorsqu'elle doit être orientée au plus près du vent. La fig. (1, A.) peut donner une idée de cet usage, parce que la misaine y est déployée dans la situation indiquée. Comme cette voile, suivant les circonstances, peut être orientée ainsi, ou sur un côté ou sur l'autre d'un bâtiment, il y a aussi deux minots ou porte-lofs ou bouts de lof, pour servir à retenir le lof de cette voile, et on les voit tous deux dans la fig. (3, P.), où ils sont disposés de la même manière de chaque côté de l'étrave. Quelquefois ces minots sont recourbés dans leur longueur *i B*, de manière que l'extrémité *B* devient plus basse que l'extrémité *i*, mais cette courbure peu importante est peu considérable. — On nomme aussi minot un autre

Digitized by Google

arc-boutant qu'on emploie quelquefois pour éloigner de la muraille du vaisseau les pattes d'une ancre, lorsqu'on se propose, après l'avoir levée, de la placer horisontalement le long des porte-haubans de misaine, ou à la hauteur de ces porte-haubans.

MINUTE. s. f. On donne ce nom, comme celui de demi et de quart de minute, à des sabliers qui mesurent ces intervalles de temps.

MIRE. s. f. Ce nom est souvent employé comme synonyme avec Pinule dont la signification est connue.

MIREMENT. s. m. C'est l'effet d'une réfraction terrestre qui, étant très-considérable dans certains états de l'atmosphère, fait distinguer et reconnoître des objets éloignés que la courbure de la terre ne permettoit pas d'apercevoir dans un état ordinaire de l'air. C'est ainsi qu'il est des temps que l'on découvre, dans le lointain, jusqu'à la flottaison d'un vaisseau dont on ne verroit, dans d'autres temps, aucune partie plus basse que sa dunette. — De tels objets ainsi apparens sont dits en mirement.

MISAINE. s. f. Le mât *M*, qui est placé perpendiculairement (fig. 1, P. ou fig. 1, A.) sur l'extrémité antérieure de la quille d'un vaisseau, est distingué des autres par le nom de mât de misaine, *fore mast*, et comme il est composé de mâts partiels, placés les uns au bout des autres, pour le former dans toute sa hauteur, on donne particulièrement le nom de bas-mâts de misaine au mât le plus inférieur *a P* (fig. 13, A.) qui soutient les mâts élevés *bc* et *do*. — Si on considère attentivement la fig. (1, A.) on y distinguera une forte vergue qui est portée par le bas-mât, et qui reçoit le nom de vergue de misaine, *fore yard*, et la grande voile, qui est attachée par un de ses côtés à cette même vergue, est la voile de misaine, ou simplement la misaine, *fore sail*. — Au reste, les haubans, étais, porte-haubans, et les autres manœuvres qui appartiennent au mât, à la vergue ou à la voile de misaine, sont connus par le nom de misaine qui est ajouté à leur nom générique.

MISE. s. f. L'opération qui a pour objet de lancer un vaisseau à la mer, ou de faire descendre vers la mer et du haut de son chantier un vaisseau nouvellement construit, est un travail dont le but (annoncé par une expression laconique) est la mise à l'eau de ce vaisseau, *lanch*, ou son lancement à l'eau. — L'établissement des couples de levée d'un vaisseau sur les points de la quille où leur place est marquée, est aussi nommé la mise en place des couples.

MITRAILLE. s. f. *Case shot*. Paquet de balles et de morceaux de vieux fer dont on charge quelquefois les canons d'un vaisseau, lorsqu'on combat un vaisseau ennemi à peu de distance, afin de couper ses manœuvres, déchirer ses voiles, et détruire son gréement ainsi que les hommes qui se présenteroient pour manœuvrer ou combattre à découvert.

MODÈLE. s. m. *Model*. Patron en relief et plus ou moins grand d'un bâtiment de mer. Ces modèles sont ordinairement en bois, et

Digitized by Google

selon leur degré de perfection, ils présentent une copie et des pièces dont un vaisseau est composé, et de l'ordre qui règne entr'elles, et des emménagemens d'un vaisseau et de sa mâture, et de ses voiles, et de tout son gréement.

MOLETTE. s. f. Dans les corderies des ports on donne le nom de molettes, *whirl*, à de petits cylindres de buis qui roulent chacun sur une cheville implantée perpendiculairement dans le chapeau de la roue des fileurs. Chaque molette est armée sur sa base extérieure d'un crochet fixe, auquel un fileur attache le bout du fil qu'il veut former, et elle est mise en mouvement, pour faciliter ce travail, par le moyen d'une corde qui passe sur son contour, ainsi que sur la circonférence de la roue. Sa longueur est de 2 pouces, avec une base qui a 6 pouces de circonférence. — Dans les chantiers de construction, on nomme molettes de gabari, des espèces de fiches en bois, à l'aide desquelles on réunit momentanément les pièces ou les planches qui se croisent, dans la composition du gabari ou du patron d'une partie quelconque d'un vaisseau qu'on doit construire.

MOLLE. adj. La mer est nommée molle, ou molle mer, *slack water*, lorsque ses eaux, après s'être abaissées par le reflux, sont et restent stationnaires, jusqu'au moment où, par le flux suivant, elles commenceront à s'élever et à prendre un mouvement contraire à celui qui les animoit précédemment. — On dit aussi quelquefois qu'il y a molle mer, lorsque la mer, dans une agitation qui diminue et qui tend à cesser, a des houles longues et lentes à se succéder.

MOLLIR. v. n. C'est lâcher en partie un cordage tendu, pour diminuer sa roideur de quelques degrés, *to ease away*. C'est ainsi qu'on doit entendre ces expressions, mollir un cable, des haubans, un cordage. — Ce mot exprime aussi une diminution de force, de vitesse ou d'agitation, comme quand on dit du vent ou de la mer qu'ils mollissent, *to slaken*.

MONDE. s. m. L'équipage d'un vaisseau, ou certaine partie de cet équipage est souvent indiqué par ce mot. C'est ainsi qu'on crie quelquefois à bord, en haut tout le monde? lorsqu'il faut appeler sur le pont, pour un service général, tous les hommes ou matelots qui sont dans l'intérieur d'un vaisseau. — L'avertissement donné aux mêmes personnes de commencer leur repas, est aussi exprimé par ce cri, mange le monde? — Enfin, faire monter du monde, ou faire passer du monde, ou donner du monde, c'est charger d'une opération, ou d'un service quelconque, une partie de ces mêmes personnes, ou de l'équipage d'un bâtiment.

MONDRAIN. s. m. Monticule ou petite montagne, ou élévation de terrain qui se fait remarquer sur une côte maritime.

MONTANT. s. m. Le flux qui amène les eaux de la mer, et qui élève leur niveau sur le rivage, est nommé le montant, *flowing water*, comme on nomme descendant le reflux qui lui succède. Il y a montant,

lorsque

Digitized by Google

lorsque le courant de ces eaux est établi, et ce courant est nommé aussi le montant de l'eau ou de la mer. — Dans la charpente d'un vaisseau, plusieurs pièces portent le nom de montant. Il y a des montans de voûte, *counter timber,* qui (fig. 2, P.) sont des pièces courbes, appuyées sur la lisse d'hourdy, et raccordées avec d'autres pièces presque droites, nommées montans de poupe, et qui s'élèvent jusqu'au couronnement. — On voit (fig. 35, C.) des montans de bittes, *bitts,* dans les pièces étroites *Fn* et *Em*, qui sont à leur place en *fl*, (fig. 22, C.). Des montans pareils, mais plus foibles, font aussi partie de la composition des bittons. — Les alonges de cornières sont souvent nommées montans de cornières, *quarter pieces or side counter timbers.* — D'autres pièces de bois situées verticalement dans un vaisseau, reçoivent aussi le nom de montans ; c'est pourquoi on distingue des montans de coltis, de beaupré, de cloison, de cloche, d'archi-pompe, de cuisine, de batayoles, etc.

Monter. v. a. Dans un chantier, monter un vaisseau, c'est établir sa quille sur des tins ou des pièces de bois, et élever sur elle l'arcasse, l'étrave, tous les couples, et embrasser toute cette charpente par des lisses. Un vaisseau dans cet état ou dans celui de squelette, est un vaisseau monté, et ses couples sont montés lorsqu'ils sont mis à la place qui leur est assignée. — Monter l'arcasse d'un vaisseau, son gouvernail, *to hang the rudder*, ses canons, ses pierriers, *to ship the swivel guns*, les mantelets de ses sabords, *to hang the ports,* etc., c'est les établir comme ils doivent l'être pour remplir leur destination. — Monter un vaisseau, c'est aussi le commander ou en avoir le commandement pour une expédition quelconque, *to have the command.*

Monter. v. n. Il signifie se transporter, lorsqu'on dit monter à la girouette, *to go aloft*, à la hune, sur les vergues, etc. — Il signifie être approvisionné, lorsqu'en parlant d'un vaisseau, on dit qu'il est monté de N hommes, de N canons, *mounted with N guns*, parce que ce vaisseau a un équipage composé de ce nombre d'hommes propres à le conduire ou à le défendre, et parce qu'il est armé de N canons en batterie.

Montre marine. s. f. *Time piece* (Voy. Horloge).

Moque. s. f. Bloc de bois qui ressemble à une sphère applatie dans son contour, ou qui a la forme d'un cœur, et qui est évidé dans son milieu. — La fig. (77, M.) présente une moque à cœur, *heart.* — Chaque étai du bas-mât d'un vaisseau porte à une de ses extrémités, une moque dont il embrasse le pourtour qui présente une cannelure profonde; et c'est dans cette moque qu'on fait passer un cordage (nommé ride) avec lequel on lace, et cette moque et celle du collier correspondant par des tours multipliés et si serrés, que l'étai en reçoit toute la tension qu'il doit avoir pour le maintien des mâts. Ces moques sont nommées moques d'étai, *dead blocks.* — Les moques employées pour faire le trélingage sont semblables aux précédentes sans être de mêmes dimensions. — Lorsque les moques, au lieu d'être évidées comme

celle de la fig. (77, M.), sont percées de N trous, on les nomme moques à N trous, *dead eye with N holes;* elles ressemblent alors à des caps de moutons. — On donne le nom de moque à ce que d'autres nomment bois d'araignée (fig. 49, M.), *dead eye crow foot*, et qui a été décrit au mot Araignée.

Mordre. v. a. *To bite.* On dit de l'ancre d'un vaisseau qu'elle mord le fond, lorsqu'après être tombée à la mer, sa patte s'enfonce dans le sol (fig. 41, C), et résiste au mouvement que tend à lui communiquer le vaisseau qu'elle doit servir à retenir dans le lieu du mouillage, à l'aide d'un cable plus ou moins long. — Si on considère la pl. G, on voit (fig. 80.) une ancre dont les pattes *R* et *B* reposent sur le fond *RDBE*; ensuite (fig. 81 et 82) la même ancre redressée, et une de ses pattes *B* portant seule par le point *B* sur le fonds *B i n;* et enfin (fig. 83) la même patte *B* engagée ou mordant le fond.

Morne. s. m. Nom donné, sous la zone torride, à des montagnes escarpées, et que la vue découvre, de certains points de la surface de la mer, sur des côtes maritimes.

Mort. s. m. Le mort de l'eau ou le mort d'eau, *neap tide*, ou les mortes eaux, indiquent l'époque à laquelle les marées sont moins considérables pendant une lunaison, c'est-à-dire, le temps des quadratures de la lune. Alors la mer, dans le flux, apporte beaucoup moins d'eau sur ses rivages que dans le voisinage des syzigies.

Mort. adj. Un corps mort, dans un port, est un gros cable qui est fixe et qui sert à amarrer les vaisseaux ou à les retenir dans des places désignées. — Un tour mort d'un cordage est un tour simple qu'on fait faire à ce cordage autour d'un point d'appui quelconque. — Une morte charge est une masse excessive en poids dont on a chargé un bâtiment. — Les œuvres mortes d'un vaisseau sont les parties de ce corps qui, dans son état de flottaison, ne sont pas submergées; on voit (fig. 1, A.), dans toute sa hauteur, une portion de vaisseau armé qui s'élève au-dessus de l'eau. — Elle est distinguée, par le nom d'œuvre morte, de la portion qui est sous l'eau, et qui est nommée œuvre vive ou carêne. — Enfin on donne le nom d'eaux mortes à celles qui enveloppent et qui semblent accompagner, dans l'espace, l'arrière de la carêne d'un vaisseau en mouvement. Le gouvernail, qui est au milieu d'elles, n'en reçoit aucune impulsion; mais elles ne sont sensibles et ne se font remarquer qu'auprès de la surface de la mer.

Mou. s. m. Le mou d'un cordage, c'est sa partie lâche et sans roideur. — On donne du mou à un cordage en diminuant considérablement la tension qu'il peut avoir reçu, ou en le lâchant plus ou moins.

Mou. adj. Un cordage lâche est dit un cordage mou; et un vaisseau mou est celui qui ne tient pas le vent, ou qui tend sans cesse à faire ouvrir l'angle d'incidence du vent sur ses voiles orientées au plus près (Voy. Lâche).

Digitized by Google

Mouche. s. f. Petit bâtiment léger et vîte qui est détaché d'une armée navale pour suivre, observer un ennemi, et rendre compte de sa marche, de ses mouvemens et des projets que peuvent annoncer toutes les circonstances où il se trouve.

Moucher. v. a. Dans une corderie, moucher le chanvre, c'est couper les pattes ou les dures extrêmités des fibres que le peigne ne peut rendre aussi douces que les autres parties de ces mêmes fibres. —Moucher une pièce de bois (dans un chantier) c'est en couper le bout sous une forme convenable.

Mouchoir. s. m. On donne ce nom à une pièce de bois qui entre dans la composition du taille-mer d'un vaisseau, et qui est placée au sommet de l'angle que forment ses branches, dont une se prolonge devant l'étrave, et dont l'autre est saillante ou s'élance en avant de la même étrave. — Un mouchoir de cabestan est un placage triangulaire qui descend obliquement du bord inférieur de la tête d'un cabestan, dans les intervalles de ses taquets, et jusqu'à une petite distance de ce bord. (Voy. fig. 28 et 29, C.).

Mouchure. s. f. On donne ce nom à un morceau coupé sur le bout d'une pièce de bois. On nomme de même les parties extrêmes et trop dures ou trop roides qu'on sépare des fibres du chanvre.

Mouillage. s. m. Lieu de la mer où les vaisseaux peuvent être retenus par le moyen de leurs ancres. Il faut, dans un mouillage, que la mer recouvre un fond peu éloigné de sa surface, et dans lequel les pattes d'une ancre puissent mordre et s'engager de manière à soutenir un vaisseau contre les efforts du vent et de la mer, *anchoring place or birth*. Si ces conditions sont remplies, le mouillage est bon; autrement il est réputé mauvais, *bad anchoring ground*. On lui donne aussi les mêmes titres s'il est à l'abri ou exposé au choc des grands vents et des lames du large.— Un vaisseau ou un navigateur qui cherche un tel lieu, cherche un mouillage, *to strive for an anchoring-place;* lorsqu'il l'a trouvé, il le sonde, c'est-à-dire qu'il mesure la profondeur de l'eau, et examine la qualité du fond. —Avant de laisser tomber ses ancres, il les prépare, et c'est alors les mettre en mouillage. —Est-il retenu solidement par ses ancres, il est au mouillage, *to ride at anchor, a ship riding at anchor*.

Mouiller. v. n. Un vaisseau mouille, *to anchor, to come to anchor, to cast anchor*, lorsqu'il laisse tomber une ancre sur le fond de la mer, afin que sa patte s'y engage et serve à le retenir dans le lieu où il se trouve, par le moyen d'un cable qui le lie à cette ancre. Il est bien mouillé lorsque ses ancres le soutiennent contre les efforts du vent ou des lames; et il est mal mouillé lorsqu'elles ne tiennent pas et changent facilement de place en labourant le fond.— On mouille en pagale ou précipitamment, lorsqu'on jette ses ancres sans aucune préparation, dans des circonstances pressantes, et sans prendre la précaution d'amortir la vitesse du bâtiment et de carguer ses voiles

C'est alors mouiller avec de l'aire, *to stream the buoy*, c'est mouiller sous voiles. — Un vaisseau étant mouillé est souvent retenu par deux ancres qui concourent ensemble à cet effet, et alors il est mouillé avec deux ancres en barbe. — Il est mouillé en créance, lorsque sa chaloupe est chargée de porter une de ses ancres au lieu du mouillage, et de rapporter au vaisseau le bout du cable de cette ancre. — Il mouille en affourchant lorsqu'étant encore sous voiles il laisse tomber une de ses ancres, et poursuit sa route jusqu'au lieu où il doit jeter une seconde ancre. — Il mouille en s'embossant, *to moor with a sping on the cable*, ou en croupière, *to cast an anchor by the stem*, lorsqu'à l'arganeau de l'ancre qu'il jette à la mer, est entallingué non-seulement un cable qui passe par l'écubier, mais aussi un grelin qui entre dans le vaisseau par un sabord de l'arrière pour servir à placer le vaisseau dans une position déjà déterminée. — Un vaisseau mouille en patte d'oie, *with three anchors a head*, lorsqu'il est retenu par trois ancres dont les cables, tendus en même-temps, forment une patte d'oie. — Il est mouillé le travers au vent, *to ride athwart*, s'il présente un de ses côtés perpendiculairement à l'impulsion du vent régnant; et il est mouillé le travers à la marée, si à l'égard du courant produit par le flux, il est dans une semblable position. Si enfin le vent, contraire à la marée, agit sur le vaisseau avec une force égale, il est mouillé entre vent et marée, *to ride betwixt wind and tide*, parce qu'alors il n'obéit ni à l'une ni à l'autre de ces puissances de manière à se placer dans la direction de l'une des deux. — Il est mouillé par la quille lorsqu'il touche le fond avec sa quille, et que dans cet état il reste échoué sur le haut-fond qu'il a rencontré.

Mouiller. v. a. On dit mouiller un vaisseau pour exprimer qu'on l'arrête ou qu'on le retient avec des ancres, *to moor a ship*. — Mouiller une ancre, *to ride*, c'est la jeter à l'eau pour que ses pattes s'engagent dans le fond de la mer, et retiennent le vaisseau auquel elle appartient. — Mouiller les voiles, *to wet the sails*, c'est les arroser d'eau pour les rendre plus serrées dans leur tissu lorsqu'elles sont déployées, et ajouter à la tension qu'elles ont déjà reçue en les orientant. — Le mot impératif, mouille? *Let go the anchor*, prononcé à bord d'un vaisseau, est l'ordre de laisser tomber l'ancre sur le fond de la mer, en la dégageant de tout cordage qui la tient suspendue.

Mousse. s. m. *Younker, cabin boy*. Jeune homme d'un âge au-dessous de seize à dix-sept ans, et au-dessus de sept à huit, qui est embarqué sur un vaisseau avec d'autres jeunes gens du même âge, et qui ont le même titre, pour commencer l'apprentissage de l'état de matelot auquel ils sont destinés, sous la direction de différens maîtres de l'équipage.

Mousson. s. f. *Monsoon*. Vent périodique et régulier qui, après avoir soufflé pendant un certain temps de l'année sur une direction, est remplacé ensuite par un vent opposé ou d'une direction contraire.

Digitized by Google

On observe de tels vents dans les mers de l'Inde, et on y distingue des moussons du SO, du NE, du SE, du NO, qui reçoivent une telle dénomination de leur direction particulière.

Moustache. s. f. Cordage destiné à soutenir en partie le poids d'une vergue qui est suspendue à un mât à une certaine hauteur. Dans un vaisseau la vergue barrée a des moustaches, *standing lifts of the cross jack yard*, qui sont formées par les deux bouts d'un cordage attaché par son milieu à la tête du mât d'artimon. Ces deux bouts portent à leur extrêmité chacun un cap de mouton qui est lacé avec un cap de mouton correspondant et fixé sur la vergue à plusieurs pieds de distance du milieu de la longueur de cette vergue, et cette vergue se trouve suspendue par ses moustaches en même-temps qu'elle l'est par ses balancines. — La vergue de civadière est aussi suspendue par de pareilles moustaches qui sont fixées au bout du mât de beaupré, *standing lifts of the sprit sail*, et qui servent à la conserver lorsque la civière qui ceint cette vergue par son milieu, vient à se rompre dans un moment imprévu.

Mouton. s. m. *Froth of the sea.* Ecume blanche qui se forme çà et là, sur des lames naissantes, lorsqu'un vent frais commence à leur faire prendre, et tend à augmenter leur grandeur ainsi que leur élévation.

Moutonner. v. n. La mer moutonne, *to foam*, lorsque sa surface étant agitée par un vent récent et frais, ses lames accélérées dans leur vîtesse et dans leur intumescence, couvrent leur crête d'une écume qui est blanche, et qui s'étend avec elles dans l'espace.

Mouvement. s. m. Les mouvemens d'une armée, *motions of the fleet*, sont des évolutions, des changemens de position, et des variations successives dans l'ordre ou l'arrangement des vaisseaux qui la composent. — Les mouvemens d'un vaisseau sont ses roulis et ses tangages ou ses oscillations autour de ses axes horisontaux. C'est pourquoi on dit qu'il a des mouvemens doux lorsqu'ils sont modérés et réguliers; mais ils sont durs ou rudes, s'ils sont vifs, étendus et irréguliers,

Moyen. adj. On donne le nom de moyen parallèle au parallèle qui tient le milieu, par sa latitude comme par sa grandeur, entre celui qui passe par le point de départ d'un vaisseau, et celui qui passe par son point d'arrivée, en ne considérant qu'une route faite pendant vingt-quatre heures sur des directions connues. — Plusieurs pilotes, après avoir mesuré la longueur de cette route et l'air du vent sur lequel elle a été courue, calculent la longueur du chemin que le vaisseau a dû faire parallèlement à l'équateur; ensuite ils imaginent que ce dernier chemin a été couru directement sur un parallèle moyen, et par une analogie, ils en concluent la longitude approchée du vaisseau, dont ils cherchent à connoître à chaque moment la position réelle sur la surface du globe.

Digitized by Google

Muder. v. a. *To gibe.* Ce mot n'est employé que pour exprimer le changement qu'on opère dans la position des voiles triangulaires portées par des antennes (fig. 8, 16, 25, V.). Si dans un bâtiment qui court au plus près sous une telle voilure, on se propose de virer de bord, et que, pour parvenir à orienter sur l'autre côté du bâtiment, les voiles qui le sont sur le côté opposé, on fasse passer les antennes sous le vent des mâts qui les portent, c'est alors muder les voiles.

Mulet. s. m. Bâtiment portugais dont la grandeur est moyenne, et qui porte trois mâts avec des voiles latines.

Muraille. s. f. On donne, dans un vaisseau, le nom de muraille à cette enveloppe solide, composée de couples, de bordages et de vaigres, qui circonscrit l'intérieur de ce bâtiment, et qui, à cet égard, seulement, ressemble aux murs des édifices bâtis sur terre.

N.

Nage. s. f. La nage d'un bâtiment est, sur ses bords, l'espace où sont placés les avirons ou les rames qui servent à lui donner du mouvement. — Lorsque, dans cette action, les rameurs sont assis sur des bancs, on nomme ceux-ci bancs de nage, et la tente sous laquelle ils sont mis à l'abri des intempéries de l'air, est la tente de nage. — Une chaloupe est bonne de nage lorsque, sous les efforts des avirons, elle acquiert une vitesse supérieure à celle que prendroient des chaloupes ordinaires dans les mêmes circonstances.

Nager. v. n. *To pull or row.* Ramer ou faire usage des avirons pour imprimer du mouvement à un bâtiment. — Lorsque les rameurs se tiennent debout pour agir, on dit qu'ils nagent debout, *to row a longstroke;* ils nagent de long lorsque les coups d'aviron qui sont donnés avec la plus grande force, et à une grande masse d'eau, se succèdent régulièrement à des distances plus grandes que dans la manière la plus commune de nager. — Ils nagent plat si, après chaque choc de leur rame, ils en présentent la pelle horisontalement au-dessus de la surface de l'eau. — Nager sec, *to row dry*, c'est mouvoir l'aviron sans faire jaillir l'eau qui est refoulée dans le choc. — Nager à sec, *to touch the shore with the oars in rowing*, c'est pousser le bâtiment, à l'aide d'avirons, dont le bout, au lieu de frapper l'eau, s'appuie sur le fond ou le rivage. — Nager de force, c'est ramer avec toute la vîtesse et toute la force que les rameurs peuvent employer. — Nager un vaisseau, c'est lui donner du mouvement, par le moyen de bateaux, qui, pressés par les efforts de leurs rameurs, entraînent ce bâtiment après eux.

Digitized by Google

—Nager sur le fer, c'est retenir un bateau, à l'aide d'avirons, dans une place dont les courans ou les lames tendent à l'éloigner, malgré un grapin qui est mouillé, et qui est insuffisant pour une telle résistance. —Nager au vent, c'est imprimer à un bateau, avec des avirons, un mouvement dirigé vers la source du vent; et si, dans cet état, les lames viennent frapper la proue, alors c'est nager debout au vent et à la lame. —Nager tribord ou babord, c'est faire agir les avirons qui sont placés sur le côté droit ou sur le côté gauche du bateau qu'on doit mouvoir, *to pull with the starboard or larboard oars.*—Nager partout, c'est employer en même-temps les avirons placés en même nombre de chaque côté du bateau; et nager qui est paré, *to pull with the oars that are shipped*, c'est mouvoir le bateau à l'aide des seuls avirons qui sont armés ou prêts à être employés. — Les commandemens de nager, dans tous les rapports précédens, sont énoncés laconiquement par les expressions suivantes, nage? nage tribord ou babord? nage qui est paré? nage plat, de long, sec? etc.

Nageur. s. m. Homme employé dans un bâtiment à mouvoir une rame. Ce mot est synonyme avec rameur, mais il est plus généralement usité, *rower.*

Naufrage. s. m. *Shipwreck.* Un bâtiment fait naufrage, lorsque, dans une tempête, il est englouti par la mer; lorsque, dans sa course prolongée, il vient frapper sur des bancs contre lesquels il se brise, lorsqu'il rencontre des hauts-fonds sur lesquels il est arrêté et mis en pièces par les lames de la mer; lorsqu'il est jeté sur une côte par les courans et la tempête, ou lorsqu'il y est jeté par ceux qui dirigent ses mouvemens, afin d'éviter un péril plus désastreux.—Ainsi un naufrage est ordinairement la perte d'un vaisseau produite, ou par les vents, ou par la mer, ou par des écueils.

Naufrager. v. n. Faire naufrage, *to bew recked* (voyez Naufrage).

Naulage. s. m. Action de frêter un bâtiment. (Voy. Frêter et Affrétement).

Nautique. adj. *Nautical.* Relatif à la navigation. L'astronomie nautique, est cette science appliquée à la marine, ou présentée sous les rapports seuls, par lesquels elle peut être utile aux pilotes et aux navigateurs. — Un almanach nautique est celui qui est calculé pour l'usage et la commodité des marins, et il renferme l'indication des phénomènes célestes et de la position des astres, dont les observations sont nécessaires dans l'art de la navigation, ainsi que des tables astronomiques, ou propres à faciliter la recherche des résultats des observations.

Naval. adj. Ce mot est relatif aux navires ou bâtimens de mer. Des forces ou des puissances navales, *navy*, ou des armées navales, *royal fleets*, consistent en un nombre de vaisseaux de guerre. — Un combat naval, *naval fight*, est celui qui a lieu entre des vaisseaux et entre des armées ou des escadres.—Enfin, des munitions navales sont des provisions nécessaires pour armer des vaisseaux de guerre.

Digitized by Google

Navigable. adj *Navigable*. On dit d'une mer qu'elle est navigable, lorsque, dans tous ses points, elle offre aux vaisseaux une profondeur d'eau convenable, lorsqu'elle n'est pas coupée par des écueils ou embarrassée par des îles, des rochers ou des glaces. Dans un état contraire une mer n'est pas navigable, *unnavigable*, et souvent telle mer, telle rivière ne sont navigables que pour des bâtimens d'une grandeur déterminée, tandis qu'elles ne le sont pas pour ceux qui s'enfoncent plus profondément dans l'eau.

Navigateur. s. m. Homme qui voyage sur mer ou par mer, *seafaring man*. —On pourroit distinguer dans ce grand nombre d'hommes qui font des courses maritimes, des hommes de mer, des marins, des gens de mer et des navigateurs. Les premiers seroient ceux qui seroient les plus capables ou les plus versés dans l'art de la marine; les seconds, ceux qui, par une longue expérience, seroient faits et consommés dans le métier de la mer; les troisièmes, ceux qui, habitués au service de mer, seroient exercés et habiles à exécuter tous les ouvrages et toutes les opérations qui peuvent avoir des rapports a la manœuvre des vaisseaux; enfin les navigateurs ne seroient que des voyageurs plus ou moins instruits, occupés à faire et à recueillir des observations dans tous les genres et dans les différentes parties du globe.

Navigation. s. f. *Navigation*. C'est l'art de voyager sur mer ou de conduire un vaisseau d'un point donné à un autre sur la surface des mers. Cet art, dans un parage déterminé, et près des terres, consiste à connoître parfaitement les vents réglés, les courans, les marées, les profondeurs de l'eau, la qualité du fond de la mer, les gissemens de certains lieux, les sinuosités des côtes, les situations des canaux, les ports, les baies, les mouillages, etc. Mais au large, ou dans les voyages de long cours, cet art suppose la connoissance des moyens propres à déterminer, dans tous les temps, la position d'un vaisseau sur la surface des mers, soit par des mesures mécaniques, soit par des observations astronomiques. — Ce mot navigation est aussi employé avec la signification de voyage. Une belle navigation est un voyage exécuté avec des vents favorables et sur une mer peu agitée. — Une navigation est dangereuse, ou dure, ou longue, ou courte, ou malheureuse, suivant les vents que rencontre un vaisseau, et les mers qu'il parcourt. — La navigation des côtes ou de cabotage embrasse les voyages faits par mer, le long des côtes ou à peu de distance d'elles; tandis que la navigation hauturière, *trip*, ou au long cours, est celles des vaisseaux qui dirigent leurs routes en haute mer, et qui les prolongent à travers les mers les plus vastes, vers des termes très-éloignés.

Naviguer v. n. Voyager par eau ou sur l'eau, *to navigate*. On dit d'un vaisseau qu'il navigue bien, lorsqu'à la mer il se comporte d'une manière convenable à sa sûreté, à sa conservation et à la célérité des expéditions dont il est chargé. — On dit d'un homme qu'il navigue, lorsque son état habituel est de servir sur mer, et selon qu'il est em-

Digitized by Google

ployé sur les vaisseaux de l'état ou sur les bâtimens du commerce, il est dit naviguer pour l'état ou pour le commerce, *to let a ship outward or inward on the several parts.* — On navigue la sonde à la main, ou la sonde sur le fond, lorsqu'ignorant la profondeur de la mer qu'on traverse, et craignant ses diminutions trop subites et trop grandes, on est forcé de la mesurer sans discontinuer, pour prolonger avec sûreté sa course dans de tels parages. — Naviguer sur telles cartes, c'est rapporter la route mesurée ou les observations faites, sur des cartes marines qui sont plates ou réduites. — On dit d'un bâtiment qu'il navigue à N pointes, pour exprimer que ses voiles étant orientées au plus près (fig. 1, A.) et recevant l'impulsion du vent sous le plus foible angle d'incidence, la direction du vent ne fait alors avec celle de la quille qu'un angle de N pointes, ou dont la mesure est N fois 11° 15′. — Les conditions faites avec les équipages des bâtimens de commerce, consistent souvent, ou à les payer par mois, ou à leur donner une part dans le fret, ou dans tout autre produit d'un voyage déterminé, et alors on dit qu'ils naviguent au mois ou à la part.

Navire. s. m. Nom général de tout bâtiment de mer, ou propre pour la mer, *vessel*. Cependant on ne donne aujourd'hui ce nom qu'aux bâtimens marchands ou de commerce, quelqu'ils puissent être, et les bâtimens de guerre sont distingués, les plus grands, par le nom de vaisseaux, et les inférieurs, par ceux de frégates, de corvettes, etc. Il y a différentes classes de navire, dont le caractère distinctif est, ou le nombre des mâts, ou le nombre des tonneaux de 2000 livres qu'ils peuvent transporter ; de sorte qu'on dit de tel navire, pour donner une idée de sa grandeur, qu'il est à N mâts, ou du port de N tonneaux. — Le mot navire? crié à haute voix et en mer, annonce la découverte d'un bâtiment qui paroît sur l'horison de l'observateur. — L'exclamation, oh ! du navire? *o the ship?* est un appel fait à un navire éloigné, pour l'avertir qu'on veut lui parler, ou lui communiquer quelque chose.

Négrier. adj. Certains bâtimens portent le titre de négriers, *african traders*, parce qu'ils sont employés exclusivement au transport des nègres achetés en Afrique, et parce que les distributions intérieures, ou les emménagemens faits dans ces bâtimens, ont sur-tout des rapports particuliers au logement, soit d'un très-grand nombre de ces Africains ; soit des approvisionnemens nécessaires dans de telles entreprises.

Neptune. s. m. On donne ce nom à certain recueil de cartes marines. Lorsque ce recueil n'est relatif qu'aux mers de l'Inde, par exemple, il a le nom de Neptune oriental.

Neutre. adj. Un bâtiment neutre, *neutral ship*, est celui d'une nation qui ne prend point de parti entre les puissances maritimes belligérantes. On dit souvent, par abréviation, que c'est un neutre.

Nez. s. m. Ce mot est synonyme avec proue, et il ne s'emploie que

Digitized by Google

dans une expression. Un vaisseau est-il trop chargé sur l'avant? ou sa proue est-elle trop profondément plongée dans l'eau, relativement à la position de sa partie moyenne ou arrière? on dit qu'il est sur nez ou trop sur le nez, *too much by the head*.

Nocher. s. m. *Boatswain*. Autrefois ce mot étoit synonyme avec pilote; mais, dans ce sens, il n'est pas usité aujourd'hui : on ne l'emploie encore dans certaines mers, que pour dénommer des hommes qui, à bord des vaisseaux, ont, dans d'autres mers, le titre de maîtres d'équipage.

Nœud. s. m. *Knot*. Enlacement de cordes, propre à les réunir entr'elles, ou à les fixer séparément dans des lieux déterminés, et susceptible d'être délié au besoin. Le nombre immense de divers cordages employés dans un grand vaisseau, et les usages variés qu'on en fait, ont obligé d'imaginer plusieurs espèces de nœuds. — C'est par un nœud plat ou marin, *carrick bend*, qu'on lie sur une vergue les bouts des garcettes de ris et des rabans d'envergure. Ce nœud, avant d'être serré, ressemble à un nœud d'amour par l'enlacement des cordages, qui, passant les uns sur les autres, ne peuvent que se serrer mutuellement, en recevant un nouveau degré de tension. Ce nœud est en usage dans une infinité de circonstances. — Des nœuds de bouline sont ceux par lesquels on lie, et les cargues et les branches de bouline aux pattes ou aux anneaux de corde dont les ralingues des voiles sont garnies en divers points de leur longeur, *bowlings knots*. Un nœud de cette espèce consiste dans un œillet formé par le bout du cordage épissé sur sa longueur, et par lequel on fait passer le cordage lui-même, après lui avoir fait embrasser la patte ou le point d'appui qui sert de point d'attache. On nomme aussi ce nœud du nom de nœud d'agui à élingue, parce que les élingues embrassent de la même manière les fardeaux dont elles sont destinées à soutenir le poids. — Le nœud par lequel une écoute est attachée au coin inférieur d'une voile, est un nœud d'écoute, *sheet knot*. Il consiste à faire passer le bout de l'écoute dans l'œillet du point de cette voile, à lui faire faire un tour sur le contour extérieur du point, à le faire repasser sous lui-même au-dessus de l'œillet, et à lier son extrémité sur un point de la longueur de l'écoute au-delà du coin de la voile. C'est par ce moyen que l'écoute se trouve solidement attachée, et facile à détacher au premier besoin. — Des aussières, des grelins et autres cordages sont ajustés ensemble par des nœuds qui ressemblent beaucoup aux nœuds plats, et qu'on nomme nœuds de vache, *grannys' bend*. — Le nœud par lequel on attache un cordage à une pièce de bois ou à un mât, etc., pour les tirer dans le sens de leur longueur, est nommé nœud d'anguille, *jamming knot*. Le bout d'une corde tourne autour de la pièce, et après avoir repassé sur la corde tendue, il vient se replier comme une anguille sur lui-même. Ce nœud, simple et coulant, est arrêté par l'effet du frottement, et fixé de plus en plus par les nouveaux degrés de

Digitized by Google

tension que la corde peut recevoir. — Un demi-nœud, *overhand knot*, n'est qu'un nœud ordinaire qui est fait lâchement, et qui est ouvert pour former une espèce d'anneau. Les haubans impairs embrassent par un tel nœud la tête du mât dont ils concourent à fortifier et à maintenir l'établissement. — Un nœud à plein poing est de la même forme. — C'est par un nœud, nommé gueule de raie, *cat's paw*, qu'on attache un cordage à un crochet suspendu. Le bout passe sur le crochet, descend, contourne le cordage ascendant et vient repasser sous lui-même, de manière que le cordage étant roidi, presse le nœud sur le crochet et l'empêche de se défaire; on le nomme aussi nœud de bois, *timber hitch*. — Un nœud de hauban, *shroud knot*, a la forme décrite sous le nom de cul de porc (Voy. ce mot). — On donne quelquefois le nom de nœud aux entalingures des cables, des grelins, etc. (voy. Entalingures); et tous les amarrages ou aiguilletages qui sont si multipliés dans les ouvrages des marins, peuvent être regardés comme autant d'espèce de nœuds, lorsqu'on considère ceux-ci comme autant de moyens de lier étroitement ou ensemble des cordages ou des objets quelconques. — Les lignes de lok portent sur leur longueur des divisions égales qui sont marquées par des nœuds ordinaires, *knots of the log line*, (voy. Lok), éloignés l'un de l'autre de 47 pieds et demi. Lorsqu'un vaisseau est à la voile, et qu'on veut mesurer sa vîtesse, on laisse tomber le bateau de lok derrière le bâtiment, et la ligne qui est attachée à ce lok s'étend alors sur la surface de la mer ou sur l'espace que parcourt le vaisseau en s'éloignant directement du lok. Si le nombre des divisions de cette partie de la ligne, qui mesure la route du bâtiment pendant l'intervalle de 30 secondes, est de deux, ou trois ou quatre, ou N nœuds, on dit que le bâtiment fait deux, trois ou quatre, ou N nœuds, *to go* N *knots*.

Noix. s. f. On donne ce nom à la tête d'un cabestan (fig. 28 et 29, C.), ou à cette partie supérieure *a* qui reçoit, dans des mortaises quarrées, les extrêmités des barres ou leviers dont on se sert pour faire tourner cette machine sur elle-même. — La noix d'un mât, *hound of the top mast*, est un excédant en bois ou un renfort qu'on laisse près de la tête des mâts de hune et de perroquet (fig. 13, 16, 17, A.), pour servir d'appui, et aux barres et aux cordages qui embrassent ces mâts au-dessus de cette partie, pour les maintenir dans leur situation.

Nolis. s. m. *Freight*. Ce mot est synonyme avec frêt, et il n'est d'usage que dans les mers du levant.

Nolisement. s. m. C'est un frêt fait à loyer, (voyez Affrétement) *freighting*.

Noliser. v. a. Prendre un vaisseau à frêt ou à loyer, (voyez Affréter) *to freight*.

Nord. s m. *North*. Nom du pôle boréal de la terre et de l'air de vent dirigé vers ce pôle. — Le vent est au nord, *the wind is north*,

Digitized by Google

lorsqu'il souffle du point de l'horison qui est vers le pôle nord ou auquel est dirigé l'air de vent nommé nord. — Un objet est au nord d'un autre, un vaisseau est au nord de son estime, lorsque sa distance à l'équateur est plus considérable, si les lieux comparés sont l'un et l'autre dans l'hémisphère nord; et deux objets sur un même horison sont l'un au nord de l'autre, lorsque la ligne menée de celui-ci au premier, suit le cours du méridien, en se prolongeant dans le nord ou vers le pôle nord. — Un bâtiment fait le nord, ou court au nord, lorsque sa route est dirigée dans le plan du méridien et vers le pôle nord.

Nordester et Nordouester. v. n. Mots employés quelquefois pour exprimer que le vent ou l'aiguille aimantée déclinent du nord vers l'est ou vers l'ouest.

Nostr'homme. s. m. Dans la mer méditerranée ce nom est synonyme à celui de maître d'équipage que portent les mêmes officiers mariniers dans l'océan.

Nous. s. f. et m. Les navigateurs embarqués sur un vaisseau, et comparant leur position à celle d'un autre bâtiment, se servent quelquefois des expressions suivantes.—Ce bâtiment est de l'avant à nous, lorsqu'il précède; ce bâtiment est au vent à nous, ou sous le vent à nous, lorsqu'il est plus près ou plus éloigné du point de l'horison qui paroît être la source du vent régnant.

Novice. s. m. Apprentif dans l'art du matelotage ou apprentif matelot. Les novices embarqués à bord d'un bâtiment sont des jeunes gens âgés de seize à dix-huit ans, qui n'ont encore servi que comme mousses à la mer, ou sur des bateaux de rivière et de pêche; ils ne sont pas engagés irrévocablement au service de l'Etat, qu'ils peuvent abandonner après une campagne, et ils ne peuvent être admis ou armés comme matelot, qu'après un an de navigation.

Noyer. v. a. On noie la batterie d'un vaisseau de guerre (fig. 1, A.) ou cette batterie est noyée, lorsque les bords inférieurs des sabords de sa batterie inférieure sont si rapprochés du niveau de la mer, ou par une construction vicieuse, ou par une charge excessive, qu'on ne peut, sans courir de grands risques, ouvrir les sabords ou lever les mantelets pour faire usage des canons, lorsque la mer est un peu agitée. — Le fort d'un vaisseau est noyé, lorsque les plus grandes largeurs horisontales se trouvent placées au-dessous du niveau de l'eau, dans son état de flottaison. Alors un tel vaisseau ne peut avoir une grande stabilité.—A la mer on noie un vaisseau, lorsqu'en s'éloignant continuellement de ce bâtiment il cesse d'être visible étant caché par la rondeur de la terre, *to lay a ship.* De même une terre, une côte, une île paroissent noyées à un spectateur qui, sur un vaisseau, s'en éloigne en avançant au large ou en haute mer, *to settle the land.*— Noyer les poudres d'un vaisseau, c'est les inonder, ou, afin qu'elles ne puissent être d'aucun usage, ou pour en prévenir l'inflammation.

Nuaison. s. f. Durée du vent sur une direction déterminée.

Digitized by Google

O.

O ! INTERJECTION employée par les marins pour donner le signal à des hommes rassemblés pour une même opération, de réunir leurs efforts au même instant, afin de produire tout l'effet dont ils sont capables par le coucours de leurs forces; c'est ainsi qu'ils disent à haute voix : ô hisse? ô hale? ô saille? ô saque? ô ride? pour annoncer le moment où ils doivent tous ensemble, ou hisser, ou haler, ou saillir, ou saquer, ou rider (Voy. ces mots).

OBLIQUÉ. adj. On dit d'une route d'un vaisseau qu'elle est obliquée, lorsque ce vaisseau est sollicité à se mouvoir sur une direction qui fait un angle plus ou moins grand avec celle de sa quille. Tel est l'état du bâtiment représenté (fig. 1, A.), et de tous ceux dont les voiles ne sont pas parallèles au plan du maître couple, ou qui sont orientées obliquement à la quille.

OCCASSE. adj. L'amplitude d'un astre est occase, *westerly*, lorsqu'on le considère au moment où il se plonge sous l'horison par son mouvement diurne; et c'est la distance à laquelle il se trouve, dans cette position, du vrai point d'est du monde, ou du point d'intersection du plan de l'équateur avec celui de l'horison de l'observateur. — L'amplitude est nommée ortive, lorsque l'astre observé se lève sur l'horison.

OCTANT. s. m. *Octant, Hadley's quadrant.* Instrument astronomique fait en bois ou en cuivre, et propre à l'estimation des distances des astres; il a la forme d'un secteur de cercle dont l'arc divisé est de 45°. (fig. 99, G). Il est garni de deux miroirs en *i* et en *qr*, ainsi que d'une pinnule ou d'une lunette en *o*, et d'une alidade *ia*. Le plus grand de ces miroirs, entièrement étamé, est fixé en *non* sur l'alidade qui tourne librement autour du point *i*, centre du secteur ou de l'arc *pz*; et il est placé perpendiculairement au plan *ipz* du limbe. Le petit miroir est *qr*; il est situé de la même manière à l'égard du plan du limbe, et vis-à-vis de l'œil de l'observateur en *o*. Ce second miroir, fixe et immobile dans sa place, n'est étamé que sur la moitié de sa surface et sur celle qui est la plus voisine du plan de l'instrument. Par cette construction l'alidade *ia* sert à varier la position du grand miroir *mn* à l'égard du petit *qr*; et comme on les rend parallèles, lorsque l'alidade placée en *iz* correspond au point *zéro* sur le limbe, cette alidade, en tournant sur le point *i*, indique sur le limbe la grandeur des angles que ces deux miroirs font entr'eux successivement. — Le principe qui a dirigé l'inventeur de cet instrument, est qu'un rayon de lumière *ab* (fig. 98), qui tombe sur un miroir *cd*, se réfléchit suivant la ligne *be*,

Digitized by Google

qui fait avec *cd* un angle de réflexion *ebd* égal à l'angle d'incidence *abc*. De-là il suit que (fig. 99), la ligne *iy* étant une ligne horisontale, ainsi que la ligne *ob* qui lui est parallèle, s'il est question de mesurer la distance d'un astre qui est en *u* dans le ciel à l'horison *iob*, alors il ne s'agit que de placer l'alidade dans la position *ma*, telle que le rayon de lumière *ni*, qui vient de l'astre, se réfléchisse suivant *ip*, pour se réfléchir ensuite du petit miroir *qr* sur la ligne horisontale qui est dirigée à l'œil *o* de l'observateur. Dans cet état des choses l'arc *az* est toujours d'un nombre de degrés deux fois plus petit que la distance cherchée, c'est-à-dire, que l'angle *uiy* est double de *aiz*. — Ces résultats font connoître qu'on peut mesurer tous les angles depuis 0° jusqu'à 90°, par le moyen d'un octant ou d'un secteur dont l'arc *pz* ne seroit que de 45°. Cet instrument exige, pour en faire usage, et pour parvenir à des résultats exacts, un certain nombre de vérifications, et répétées fréquemment, afin de connoître dans tous les temps la position des miroirs, soit entr'eux, soit a l'égard du plan de l'octant; mais il ne faut, pour s'en servir et pour le vérifier, que l'intelligence la plus commune.

Oeil. s. m. On donne ce nom au vide central de l'arganeau *c* d'une ancre (fig. 70, M.), aux mortaises de la tête du gouvernail, et aux trous percés dans les parties inférieures de la voile de civadière (fig. 66). On les connoît sous le nom d'œil d'ancre, de gouvernail, de civadière. On nomme œil de pie chaque trou percé dans les bandes de ris (fig. 73) des voiles d'un vaisseau, ainsi que dans la gaîne qui est formée sur le bord supérieur (fig. 83) des voiles d'étai et des focs.

Oeillet. s. m. C'est le nom qu'on donne à des trous faits en différentes parties de l'étendue des voiles, à des boucles qui terminent des cordages, aux anneaux qu'on fait former aux estropes de certaines poulies, etc. Les bandes de ris telles que *ab*, sont percées de trous semblables à ceux qui sont représentés en grand (fig. 73, M), pour servir au passage de petits cordages, nommés garcettes et rabans (fig. 78), dont l'usage est de diminuer l'étendue des voiles ou de les attacher à leurs vergues; les dernières sont nommées œillets d'envergure, et les autres, œillets de ris, *eye let holes*. Les trous qui sont formés aux coins inférieurs *d* et *c* (fig. 55) sont des œillets de point. — Chaque étai porte à une de ses extrémités une boucle (fig. 72), dans laquelle on fait passer le courant de l'étai, pour lui faire embrasser la tête d'un mât, qu'il est destiné à maintenir ou à étayer, et cette boucle est nommée œillet d'étai, *eye of a stay*. Elle est formée quelquefois par le cordier, qui, pour travailler un étai, redouble deux aussières sur elles-mêmes, et commet ensemble ces quatre cordons. Quelquefois aussi cet œillet est fait après que le cordage est sorti des mains du cordier. Alors le bout de l'étai est décommis, ses quatre cordons sont séparés, et leurs extrémités étant distribuées deux à droite, deux à gauche, et étant épissées sur l'étai même, donnent au bout de cet étai la figure d'une

Digitized by Google

boucle ou d'un œillet, dont les contours sont recouverts de limandes et de fourrures. — Plusieurs manœuvres d'un vaisseau, ou plusieurs cordages, portent aussi à leur extrêmité des boucles formées par les bouts de ces cordages, épissés sur eux-mêmes, et on les nomme œillets de manœuvres. — Une tournevire telle que *qnzsy* (fig. 43, M.), est terminée à chaque extrêmité *y* et *q*, par un œillet, *eyes in the two ends of the voyal*, qui est fait comme ceux dont on a parlé précédemdemment. — On voit les œillets des estropes de poulies, *eye of a block strope*, dans les figures (25, 26, 38, 47, M.). — Les boucles de fer ou les anneaux qui accompagnent ou forment la tête de certaines chevilles (fig. 89, C.), sont aussi connus sous le nom d'œillets de chevilles, *eye of a bolt*. — Dans le travail des voiles on se sert de certaines aiguilles, très-longues et très-fortes, qui sont sur-tout employées pour faire des œillets, et qui, par cette raison, reçoivent le nom d'aiguille à œillet, *larger sort of sail needles*.

Oeuvre. s. f. Un vaisseau flottant (fig. 1, A.) plonge dans l'eau une partie de son volume, pendant que l'autre partie est destinée à être toujours au-dessus de l'eau, et à n'être jamais submergée. La première est souvent distinguée de la seconde par le nom de carène, mais elle l'est aussi par celui d'œuvre vive, *quick work*, tandis que l'autre est nommée œuvre morte, *dead work*. On voit celle-là dans *uismn* (fig. 73, G.), et celle-ci dans *DCBNA*. La première est aussi représentée par *ABD* (fig. 1, A.), et la seconde est toute cette partie du même vaisseau qui s'élève au-dessus de l'eau, et qui paroît seule dans les fig. (2 et 3, A.), ainsi que dans toutes celles de la planche V. — On connoît, dans les ports, des ateliers qui sont distingués sous le nom d'ateliers de grosses œuvres, parce qu'on y travaille à de grandes parties accessoires des bâtimens de mer, telles que les cabestans, etc.

Opposé. adj. Deux bâtimens sous voiles sont dits courir à bord opposé, *upon a contrary tack*, lorsque mus par le même vent, l'un a ses voiles orientées obliquement à la quille, et amurées comme celles du vaisseau représenté (fig. 1, A.), tandis que les voiles du second sont amurés sur le côté opposé, c'est-à-dire, que l'un présente à l'impulsion du vent le flanc droit, et l'autre le flanc gauche, avec des voiles disposées convenablement pour leur faire suivre des routes parallèles et contraires.

Ordonnateur. s. m. Titre d'un commissaire général ou ordinaire de la marine, lorsqu'il fait les fonctions de l'intendant d'un port de mer, pendant son absence, ou dans toute autre circonstance.

Ordre. s. m. Dans les évolutions navales, c'est la disposition relative et déterminée des vaisseaux qui composent une armée. Comme il n'est que quatre états différens dans lesquels peut se trouver une armée, il y a quatre ordres principaux, celui de marche, celui de chasse, celui de combat et celui de fuite ou de retraite. Le plus important est l'ordre de combat ou de bataille, *order of battle*; et dans cet ordre, les vaisseaux sont rangés sur une même ligne qui est celle

du plus près du vent, en dirigeant leur mouvement progressif suivant cette même ligne. Les fig. (1 et 2, E) donnent l'idée de deux lignes ou de deux ordres de bataille, parce qu'il y a deux lignes du plus près. — Dans l'ordre de chasse, c'est-à-dire, dans celui qu'il convient de suivre en poursuivant un ennemi, parce qu'il se change aisément en ordre de bataille, les vaisseaux sont distribués également sur les deux lignes du plus près, comme on les voit (fig. 8.) ou sur les deux côtés d'un angle obtus, et ils s'avancent à la suite de l'ennemi en courant largue ou vent arrière. — L'ordre de retraite a la forme de l'ordre de chasse dans un sens opposé, et le vaisseau qui est au sommet de l'angle dans ce nouvel ordre est placé au vent de tous les vaisseaux rangés sur les deux lignes du plus près, ou sur les deux côtés de l'angle obtus qu'elles forment entr'elles, tandis que dans l'ordre de chasse il est sous le vent à eux. — L'ordre de marche, *order of sailing in a fleet*, peut être varié, et la seule condition qui dirige dans le choix d'un ordre de ce genre, c'est de passer facilement de l'ordre adopté à celui de bataille. Des vaisseaux, hors de la vue de l'ennemi, peuvent marcher ou se ranger sur une des deux lignes du plus près, en courant largue ou vent arrière, comme dans les fig. (3 et 4), c'est-à-dire, en dirigeant leur marche dans le sens de la ligne du plus près qui n'est pas celle sur laquelle ils sont disposés respectivement. Un ordre de marche est aussi celui où des vaisseaux rangés sur une ligne perpendiculaire à la direction du vent, font route vent largue ou vent arrière. Cet ordre reçoit particulièrement le nom d'ordre de front, *line a breast*, (fig. 7.). L'ordre de marche le plus généralement adopté et suivi, est celui où les vaisseaux sont distribués sur trois colonnes parallèles à une des lignes de combat et courent au plus près du vent, *order in N columns*. Enfin, il y a un ordre de marche par pelotons, et c'est celui où les vaisseaux formant plusieurs grouppes s'avancent dans l'espace sur des directions parallèles. — Ces dernières dispositions de vaisseaux portent aussi le nom d'ordres de convoi, au lieu de celui d'ordre de marche, quand une armée escorte ou convoie une flotte de bâtimens du commerce. — Un ordre peut être naturel ou renversé, *direct or inversed line*. L'ordre de bataille, par exemple, est naturel (fig. 1, E), lorsque les vaisseaux forment une suite conforme à celle qui a été fixée par le général dans les dispositions primitives de son armée, c'est-à-dire, lorsque le vaisseau qui étoit destiné à être à la tête de l'armée, occupe réellement cette place; mais l'ordre est renversé si ce même vaisseau, au lieu d'être à la tête, est placé à la queue de l'armée, et si successivement les vaisseaux qui doivent être les uns devant les autres sont dans un ordre contraire.

Oreille. s. f. Dans un ancre *cinu* (fig. 70, M) les oreilles sont les parties saillantes *m* de chaque patte, *stukes*. — On nomme taquet à oreilles, ceux qui ont une forme représentée (fig. 49, C.), ils sont fixés intérieurement sur la muraille des vaisseaux pour présenter des points

Digitized by Google

points d'appui aux cordages qu'on y attache, et qui sont des écoutes, des drisses et d'autres manœuvres. La partie *s* reçoit le nom d'oreille du taquet ou d'oreille d'âne. — Les flasques des carlingues de mâts, et certaines épontilles ont aussi des crocs ou des adepts saillans qui portent le nom d'oreilles. — Donner de l'oreille à une pièce de bois, à un bordage, dans le langage des charpentiers, c'est les conformer de manière que sur leur longueur plusieurs parties se trouvent dans des plans différens et différemment inclinés. — Faire oreille sur une aiguillette, c'est serrer étroitement le faisceau des tours que cette aiguillette ou ce cordage fait autour de deux objets liés ensemble; c'est brider ces mêmes tours pour leur donner une tension plus considérable — Deux voiles à antennes (fig. 16, V.) étant orientées dans une galère, l'une sur un côté et l'autre sur le côté opposé, pour recevoir, sans se couvrir mutuellement, l'impulsion d'un vent arrière, présentent l'apparence des oreilles d'un lièvre, et on dit alors qu'elles sont orientées en oreilles de lièvre, et quelquefois aussi on dit qu'elles sont en ciseaux.

Oreiller. s. m. Lorsqu'une varangue de couple est formée de deux pièces telles que *g* (fig. 56, C.), et qui sont jointes comme on le voit en *A* et *B* (fig. 9) pour composer la varangue entière *ubcd* (fig. 10), cet assemblage est consolidé par une pièce *adcb* qu'on nomme oreiller, *cross chock* ou coussin, et qui croise les deux pièces composantes.—Les barres de l'arcasse, qui sont faites de deux pièces, sont aussi fortifiées par un oreiller.

Orgue. On donne quelquefois ce nom aux montans de poupe qui, dans leur ensemble, présentent l'ordre des tuyaux d'une orgue (fig. 2, P.).

Orienter. v. a. C'est placer une voile déployée dans une direction déterminée, *to trim*, de manière que, sous l'impulsion du vent, elle produise sur un vaisseau l'effet le plus avantageux que les circonstances peuvent permettre. Si sa position est bien choisie, et si la voile est bien étendue, elle est bien orientée, *to trim ship shape*, mais dans le cas contraire elle est mal orientée. — Elle est orientée ou largue, ou au plus près du vent, *to trim all sharp, close hauled or sharp trimmed*, suivant la position de cette voile à l'égard du vent régnant, et l'angle que forme son plan avec la quille du vaisseau. — Une voile oriente bien, lorsque son plan peut être placé très-obliquement à la quille (fig. 1, A.), et servir à faire avancer le vaisseau qui la porte sur une ligne peu inclinée à la direction du vent régnant. — Orienter un vaisseau, *to trim the ship's sails*, c'est orienter toutes ses voiles. — On s'oriente sur un vaisseau en mer, comme on le fait sur la terre, en rapportant sa position à celle des objets principaux qui sont sur l'horison, ou en fixant son exposition aux quatre points cardinaux, ou en faisant des relèvemens quelconques à la boussole.

Orin. s. m. *Buoy rope*. Cordage attaché par une de ses extrêmités à

Digitized by Google

la croisée c (fig. 10, M.) d'une ancre, et par l'autre à une bouée z, ou à un corps flottant. Lorsque cette ancre est mouillée ou au fond de l'eau (fig. 7, V.), l'orin doit être vertical et maintenir la bouée directement au-dessus du lieu où l'ancre est arrêtée pour indiquer sa position en tout temps. Ce cordage, d'ailleurs, doit être assez fort pour servir à lever l'ancre ou à la tirer du fond dans certaines circonstances — On nomme orin de galère un grêlin dont la longueur est assortie à la profondeur des rivières qu'un vaisseau remonte ou descend. On l'attache à la patte de l'ancre que ce vaisseau mouille lorsqu'il doit être retenu dans certains points de ces rivières. Si on se propose de tirer cette ancre du fond de l'eau, on fait passer son orin par une poulie nommée poulie d'orin de galère, qui est attachée sous le mât de beaupré, et on le roidit par le moyen du cabestan, pour produire l'effet proposé. — L'orin des ancres à jet est attaché à leur arganeau, et dans son cours il est fixé en plusieurs points sur la vergue et la croisée de ces ancres afin de rendre plus facile l'opération de placer ces ancres à bord des chaloupes qui servent à les tirer du fond de la mer.

Oringuer. v. a. Soulever une ancre du fond de la mer où sa patte est engagée, par le moyen de son orin qui sert alors à la dégager plus aisément du lieu où elle est retenue.

Ossec ou oussas. s. m. Lieu le plus bas de la cale d'un bâtiment, et parconséquent celui où les eaux se rassemblent autour du pied des pompes correspondantes. — Dans les petits bateaux, c'est une espèce de réservoir où s'accumulent graduellement les eaux qui pénètrent la carène ou qui tombent du ciel, et c'est-là qu'elles sont puisées pour être jetées hors du bord.

Oste. s. f. Manœuvre qui est pour une antenne, ce qu'est un bras pour une vergue (Voy. Bras).

Ouest. s. m. *West*. Nom d'un des quatre points cardinaux de l'horison, c'est-à-dire de celui qui, sur la circonférence de l'horison, est à 90°. et sur la gauche du point du nord. — Le rayon qui, du centre de l'horison, se dirige au point ouest est aussi nommé l'ouest, *west point*. — Un vaisseau qui dans sa route se meut sur cette ligne, fait l'ouest; et il est dans l'ouest d'un autre vaisseau ou d'un objet quelconque, si la ligne menée de celui-ci au premier se dirige à l'ouest de l'horison.

Ouragan. s. m. *Hurricane*. Tempête qui varie dans sa force et dans sa direction. La mer est alors battue dans différens sens et devient très-dangereuse pour les navigateurs. — Le changement ou le renversement des moussons, est dans l'Inde l'époque des ouragans, parce que les vents, incertains dans leurs cours, se succèdent, dans différentes directions, jusqu'au moment où la mousson qui doit suivre est parfaitement déterminée et établie.

Ourdir. v. a. Dans une corderie, c'est étendre horisontalement sur une certaine longueur et dans des directions parallèles, tous les fils

Digitized by Google

qui doivent entrer dans la composition d'un cordage qu'on se propose de fabriquer. — Un cable, après être fini, doit avoir 120 brasses, et il est ourdi sur une plus grande longueur. Les uns sont ourdis à 186 brasses, d'autres à 104. Les plus grosses aussières le sont à 175 et 172, et les moindres à 170. — Les ralingues sont ourdies à 80 brasses, etc.; c'est-à-dire qu'on donne ce nombre de brasses à la longueur des fils élémentaires de ces divers cordages. — Des ouvriers étendent ces fils ou en les tirant directement de dessus les tourets, ou en employant des crocs à ourdir (Voy. Croc).

Ourdissage. s. m. Opération qui a pour objet d'ourdir un cordage, ou d'étendre horisontalement les fils qui doivent servir à le former.

Ourdissoir. s. m. Assemblage de montans verticaux qui sont disposés dans un port au bout d'une corderie, pour servir d'appui aux axes horisontaux sur lesquels roulent les devidoirs qu'on enveloppe de fils de carret. Ces devidoirs ou tourets sont établis les uns au-dessus des autres entre deux de ces montans, depuis le sol de l'atelier jusqu'à une grande hauteur, et ils sont multipliés, ainsi que les montans, autant que l'exigent les ouvrages exécutés dans ces grands ateliers des ports.

Ourse. s. f. *Vang, or mizen bowline.* Manœuvre ou cordage qui sert à mouvoir l'extrêmité inférieure d'une antenne dans une galère. On voit en *a* fig. 53, M.), deux ourses de l'antenne *ab*, et qui servent à porter à droite ou à gauche l'extrêmité *a* de cette antenne. Dans les vaisseaux à voiles quarrées, la vergue d'artimon qui est établie à-peu-près (fig 1, A.), à l'égard de son mât et de l'horison comme l'antenne déjà citée, porte aussi à son bout inférieur deux cordages nommés ourses qui servent à la faire tourner à volonté autour du bas-mât d'artimon, et à varier sa position ou à faire faire au plan de la voile qui est enverguée, un angle plus ou moins grand avec le plan diamétral du bâtiment auquel elle appartient.

Ouvert. s. m. *Open.* L'ouvert d'une baie, d'un port, c'est l'entrée de ces lieux, c'est leur ouverture du côté de la grande mer. Un vaisseau est à l'ouvert d'un port, *to be open with any place*, lorsqu'il est placé vis-à-vis de l'entrée ou du passage qui y conduit.

Ouverture s. f. Lorsque de la mer on aperçoit une coupure qui se prolonge entre des terres, et qui communique à la mer, on la nomme une ouverture entre des terres, *opening*. — L'entrée d'un port est aussi son ouverture; et faire l'ouverture d'un port, c'est en permettre l'entrée. — Dans un couple de vaisseau (fig. 25, C.), son ouverture est celle de ses deux branches, *an* et *mb*; c'est *cd* qui est leur plus grand écartement. De-là vient le nom de planche d'ouverture. — Dans une armée navale dont les vaisseaux sont rangés sur plusieurs colonnes parallèles, la distance respective de ces colonnes est leur ouverture (fig. 11, E.).

Digitized by Google

Ouvrir. v. a. Un vaisseau qui s'avance dans l'espace est dit ouvrir deux objets, lorsque de ce vaisseau on commence à ne plus les voir, comme auparavant, sur une même ligne, par le changement de position du vaisseau relativement à ces objets. Si l'écartement de ces objets est plus ou moins considérable, on dit qu'on les ouvre de telle quantité; et comme on prend quelquefois pour mesure de leur distance, la largeur de la voile d'un bâtiment, on exprime cette distance en disant qu'on ouvre ces objets d'une ou deux voiles. — Les indications données aux marins, pour diriger des vaisseaux dans certains parages, sont souvent présentées sous cette dernière forme; et elles prescrivent, pour tenir une route déterminée, d'ouvrir tels objets de N voiles, lorsque le bâtiment est arrivé à tel point. — Ouvrir une voile, c'est la placer de manière que le vent régnant frappe sa surface sous un plus grand angle d'incidence, sans changer la position du vaisseau. — Ouvrir une baie, une rade, c'est commencer à découvrir l'ouverture ou l'entrée qui y conduit, et apercevoir les deux côtés séparés de cette entrée. — Ouvrir les sabords d'une batterie, *to open the weather or lee ports out the lower deck*, c'est lever les mantelets qui, auparavant, fermoient ces ouvertures faites dans la muraille d'un vaisseau; on les ouvre pour le passage de la volée des canons, lorsqu'on veut faire usage de l'artillerie, ou pour renouveler l'air dans les entre-ponts des vaisseaux. — Lorsqu'on dit que la mer ne permet pas d'ouvrir les sabords, c'est parce que les lames s'introduiroient par ces ouvertures, et feroient courir des risques aux vaisseaux qui seroient exposés à ces accidens.

P.

Pacfi. s. m. *Main and fore sails.* Nom donné autrefois aux deux grandes et basses voiles d'un vaisseau, c'est-à-dire, à la grande voile et à celle de misaine. Aujourd'hui on les nomme basses voiles.

Pagaïe. s. f. *Paddle.* Nom d'une espèce de pelle dont la forme est *ACB* (fig. 76. G.), et dont on fait usage pour mouvoir des canots ou des pirogues. Lorsqu'une pagaïe, entre les mains d'un homme qui est dans un canot, est mue vivement de l'avant à l'arrière, la résistance que l'eau lui oppose, lui devient une puissance sur laquelle s'appuie le pagaïeur pour pousser de l'arrière vers l'avant le canot dans lequel il exerce son action. (Voy. Pagaïer). Quelquefois les pagaïes ont une pelle telle que *cB* à chaque extrêmité, afin que l'homme qui s'en sert, et qui est placé seul au milieu de la pirogue, puisse agir alternativement ou pagaïer successivement, soit à droite, soit à gauche de la pirogue, pour la mouvoir directement, selon sa longueur. Une pagaïe,

Digitized by Google

quoique destinée à produire un effet semblable à celui des rames, est plus courte et plus large, parce que la manière de l'employer est différente; et on s'en sert également, soit pour imprimer une vitesse directe, soit pour communiquer un mouvement quelconque horisontal de rotation.

PAGAÏER. v. n. *To paddle.* Faire usage d'une pagaïe pour donner du mouvement à un petit bateau. L'homme qui doit produire cet effet, ou y concourir, se place sur le côté du bateau, saisit d'une main l'extrêmité *A* de la pagaie *AB* (fig. 76, G.), tandis que de l'autre il la prend en *c*, en la tenant dans une situation verticale; ensuite il plonge la pelle *Bc* dans l'eau. Dans cet état il la tire à lui avec vîtesse, parallèlement à la longueur du bateau, et la résistance que l'eau oppose à la pelle qui la refoule, lui sert à repousser le bateau, et à le faire avancer dans l'espace suivant une direction contraire.

PAGAÏEUR. s. m. Homme employé à agir à l'aide d'une pagaïe pour mouvoir un bateau ou une pirogue. (Voy. Pagaïe et Pagaïer).

PAILLE. s. f. Dans les vaisseaux, on donne le nom de pailles d'arrimage, à des bûches bien droites et peu grosses dont on fait usage pour maintenir et soutenir, dans des places fixes de la cale, les futailles qui contiennent, ou des approvisionnemens ou des marchandises. — Les pailles de bites, *long bolts*, sont de longues chevilles de fer qu'on introduit dans la tête *f* d'une bitte *ft* (fig. 22, C.), elles empêchent le cable qui embrasse ce montant, et qui lie le vaisseau à une ancre mouillée, de passer par-dessus le sommet de ce montant, dans les agitations du vaisseau, et par conséquent, de cesser de retenir ce bâtiment dans le lieu qui lui est désigné. — Les chevilles presque semblables, et nommées pailles de garnitures, sont aussi en usage dans les ateliers des ports. — Elles servent à serrer étroitement les estropes des poulies, en les employant comme leviers, dans ces opérations, où il est question de roidir toutes les cordes d'attache, ou d'étreindre des amarrages.

PAILLET. s. m. *Matt or panch.* Espèce de natte faite avec des fils carets enlacés ensemble. La largeur et la longueur en sont variables, suivant l'usage auquel on destine ces paillets, et ils servent à recouvrir, dans certaines parties, des rides de haubans, des cables, des mâts, des vergues, etc., pour les défendre des effets d'un frottement considérable et fréquent. — On nomme paillets lardés, ceux que nous venons de décrire, lorsqu'on les a effectivement lardés de bouts de fils carets en divers points de leur surface. Ces bouts étant passés dans les mailles de ces paillets, sont affilés, et donnent ainsi à ces enveloppes et plus d'épaisseur et plus de mollesse.

PALADE. s. f. Chaque coup d'aviron que donne un rameur est nommé une palade (Voy. Aviron).

PALAN. s. m. *Tackle.* Assemblage de cordes et de poulies dont la combinaison sert à élever de grands fardeaux avec de foibles puis-

Digitized by Google

sances. Les palans des marins sont connus, dans la langue commune, sous le nom de mouffles ; et comme ils sont en grand nombre, ils sont distingués entr'eux par des noms particuliers, suivant leur place ou leurs usages. — Le palan d'étai ou de charge, *stay tackle*, est celui qui, dans un vaisseau, est suspendu verticalement au-dessus de la grande écoutille, et il est composé de poulies longues. — Le palan de bouline, formé d'une poulie simple et d'une poulie longue, est celui qui sert à roidir les boulines. — Les palans à canons, *gun tackles*, servent, les uns, à mettre un canon en batterie, et les autres, nommés palans de retraite, à retirer ces canons de leurs sabords, *relieving tackles of the guns*.—On attache souvent aux extrémités des basses-vergues, des palans qu'on emploie à élever des fardeaux, pour en faciliter l'embarquement, et on les nomme palans de bout de vergue. — Les haubans sont roidis ou ridés, à l'aide de palans, qui reçoivent le nom de palans de revers. — La vergue de civadière, qui est portée par un mât incliné à l'horison, est retenue à sa place sur un point de la longueur du beaupré, par le moyen d'un palan nommé palan de bout, *sprit sail haliard*, parce que celui-ci est attaché au bout supérieur de ce mât (fig. 1, A.). — Des palans de caliorne et de candelettes, ou palans de mât, sont ceux qui sont suspendus à la tête des bas-mâts d'un vaisseau, pour servir au besoin dans différentes circonstances (Voy. Caliornes et Candelettes). — Les palans dont on fait usage pour roidir l'amure d'une voile, ou les drisses d'une vergue, ou le racage de la vergue d'artimon, *mizen parrel truss*, ou sa suspente, *tackle of a guy*, sont des palans d'amure, de drisse, de racage, de suspente, de guy, etc. — Un palan qui est disposé pour varier la position de la corne d'artimon, et pour lui faire faire un angle plus ou moins grand avec le plan diamétral d'un vaisseau (fig. 1, A.), est le palan de la corne d'artimon. — Celui qui sert à maintenir les vergues pendant les oscillations latérales d'un vaisseau, est un palan de roulis, *rolling tackle*, ou palan de roulage. — On nomme palan des dimanches, un palan ordinaire et simple qui est fixé sur les haubans du mât de misaine, et qui sert ou à roidir la bouline du grand hunier, ou à traverser de petites ancres, c'est-à-dire, à les élever pour les ranger le long du bord. — Un palan de retenue est celui qui est employé pour retenir un vaisseau, et l'empêcher, lorsqu'il a été incliné latéralement d'augmenter cette inclination, ainsi que de se renverser. Les cordages de ce palan passent dessous la carène du vaisseau abattu ou incliné ; et se rendent du côté de l'inclinaison pour y être roidis à l'aide de cabestan. — Parmi ces palans, déjà indiqués, il en est qu'on nomme palans à fouet, parce qu'on les attache dans un lieu fixe, à l'aide d'un fouet ou d'une longue corde dont on entoure l'objet qui sert de point d'appui. D'autres, terminés par des crochets de fer, portent le nom de palans à croc ; d'autres, garni de chaînes, sont des palans à chaînes. Enfin, suivant leur complication, la grosseur des cordes et celle des

Digitized by Google

poulies on les nomme grand palan, *main tackle*, ou petit palan, *whip or burton*.

Palanquer. v. a. *To bowse*. C'est tirer ou roidir un cordage qui passe dans les poulies d'un palan, pour produire un effet déterminé. On palanque les canons aux sabords, lorsqu'à l'aide des palans on rapproche leurs affûts des ouvertures des batteries. — On palanque les haubans, *to set up the shrouds*, en ajoutant à leur tension, à l'aide de palans, ou en leur donnant toute celle qu'ils doivent avoir pour le maintien des mâts d'un vaisseau.

Palanquin. s. m. *Burton*. Petit palan. On en distingue plusieurs. Le palanquin de ris, *reef tackle*, est celui qui est destiné à élever jusqu'à la vergue *ab* (fig. 59, M.), la patte de ris d'une voile *acdb* déployée, afin de faciliter l'opération, de prendre un ou plusieurs ris, c'est-à-dire, de diminuer l'étendue *acdb*, exposée au vent des parties *mb*, ou *nb* ou *pb*. — Les mantelets qui ferment les sabords d'une batterie, sont relevés à l'aide d'un palanquin de sabord, *port tackle*. On voit en *s* (fig. 53, C.) un mantelet relevé, et le cordage qui, attaché à son bord inférieur, rentre dans le vaisseau où il est roidi, à l'aide d'un petit palan nommé palanquin, pour servir ainsi à ouvrir, plus ou moins, un sabord ainsi qu'à maintenir un mantelet dans la situation qu'on lui a donné.

Pale. s. f. *Wash or blade*. Ce nom est celui de l'extrêmité large et plate *B* (fig. 74, G.) d'un aviron ou d'une rame *AB*. C'est par cette partie que l'aviron, mis en mouvement par un rameur, refoule l'eau, et éprouve une résistance qui sert de point d'appui pour pousser le canot *CADc* de *D* en *C*, lorsque la rame prend successivement et vivement toutes les positions qu'on peut imaginer entre *ab* et *AB*.

Pale. s. f. Nom de certains bâtimens qui sont en usage sur la côté du Malabar. La voilure de ces bâtimens ressemble à celle des vaisseaux (fig. 1, A.), c'est-à-dire, qu'elle est portée par un, deux ou trois mâts verticaux. Ils tirent peu d'eau, et l'élancement de leur étrave est très-considérable.

Palmage. s. m. Opération par laquelle on réduit un mât ébauché aux dimensions réelles, et à la dernière forme qu'il doit avoir. Ce nom vient de ce que le diamètre des mâts, au lieu d'être estimé en pouces, l'est en palme qui ont treize lignes de longueur.

Palme. s. f. *Palm*. Longueur de treize lignes, qui sert de mesure convenue pour estimer le diamètre des mâts, soit bruts, soit travaillés. Ainsi on annonce la grosseur d'un mât, en disant qu'il est de N palmes, *mast N palms thick*, et les plus gros mâts qui ayent été employés dans les ports militaires ont rarement un diamètre dont la grandeur surpasse trente palmes.

Palonne. s. f. *Strop*. Cordage fait d'étoupe et employé dans les corderies pour l'opération du commettage. Sa longueur est environ de vingt pieds, et sa grosseur de huit à dix pouces. On l'attache par son

Digitized by Google

milieu à la traverse postérieure de la traîne et à la hauteur des montans. Une seconde palonne est aussi attachée de la même manière près de la première, et les deux bouts de ces palonnes enveloppent, par plusieurs tours serrés, répétés, et dirigés dans le sens du commettage, le cordage qu'on est occupé à fabriquer. Si on imagine que les choses étant dans cet état, la traîne soit en mouvement, on doit voir que le cordage qui glisse alors entre les tours des palonnes, éprouve un certain frottement qui sert à modérer la vîtesse progressive de la traîne ou du cochoir qu'elle porte, et par conséquent à rendre à volonté le commettage, aussi lâche, ou aussi pressé que la destination du cordage fabriqué peut l'exiger. La marche du cochoir n'est ainsi modifiée par des palonnes, que dans la fabrication ou le commettage des cordages dont la grosseur excède trois pouces.

Panne. s. f. Etat d'un bâtiment dont les voiles sont orientées de manière que l'action du vent sur les unes, est balancée par son impulsion dans les autres, et que leurs efforts opposés étant en équilibre, maintiennent le bâtiment sans vîtesse progressive. La fig. (1, V.) présente un vaisseau en panne, *lying to*, c'est-à-dire, recevant le vent, et sur le grand hunier et dans le petit hunier. Beaucoup de manœuvriers préfèrent d'orienter au plus près du vent le grand hunier, ainsi que le perroquet de fougue, et de recevoir le vent sur le petit hunier, amené à mi-mât, et dans un plan parallèle à celui du maître couple. Faire cette manœuvre, c'est mettre en panne, *to bring to*, et dans cet état un bâtiment est ou reste en panne, *to lye to*, c'est-à-dire, qu'il est arrêté dans sa course, et ne conserve d'autre mouvement que dans le sens latéral par l'effet du vent et de la mer. — Le besoin d'attendre ou des bâtimens éloignés ou le retour du jour dans des parages peu connus; de même une route incertaine, ainsi que d'autres circonstances obligent un bâtiment de mettre en panne. — On dit d'un vaisseau qu'il roule panne sur panne, lorsque ses oscillations latérales sont aussi étendues sur la droite, qu'elles le sont sur la gauche, et lorsque leur vivacité, ainsi que leur amplitude, sont considérables.

Panneau. s. m. *Hatch, or cover of a hatch way*. On donne souvent ce nom aux grandes ouvertures qui sont faites dans l'épaisseur des planchers ou des ponts d'un vaisseau, telles qu'on les voit en *C*, 2, *f*, *K*, (fig. 12, P.) et qui servent à faciliter la communication des entreponts et de la cale; mais le nom d'écoutille est plus convenable pour signifier ces ouvertures, en conservant celui de panneau pour exprimer la trappe ou la couverture en planche, avec laquelle on ferme chacune de ces ouvertures. — Les panneaux sont désignés comme les écoutilles, et dans le nombre il y en a qui sont en deux parties, qu'on distingue sous le nom de feuilles de panneau; d'autres sont pleins dans toute leur surface, et sont construits pour emboîter le cadre des écoutilles, tandis que les premiers sont reçus dans l'intérieur de ces cadres; d'autres, enfin, sont à treillis ou à jour, pour laisser un pas-

Digitized by Google

sage, et à l'air et à la lumière. — Celui qui est placé au-dessus des cuisines, et qui ordinairement est recouvert d'eau, pour l'empêcher de s'enflammer, porte le nom de panneau ou bassin de cuisine, *coboose*. Les écoutillons sont aussi recouverts d'un petit panneau, *cap scuttle*.

Pantenne. (en) Les voiles déchirées et pendantes sont dites être en pantenne; il en est de même des vergues dont les supports sont coupés, ainsi que du gréement général d'un vaisseau, lorsque l'état de ses voiles et de leurs manœuvres, ne permet pas de les orienter, comme les circonstances l'exigent. — Les vergues dérangées exprès, ou éloignées de leur position ordinaire et mal balancées, sont un signe de deuil sur un vaisseau, à la mort de l'officier commandant.

Pantoire. s. m. (Voy. Pendeur, mot plus généralement usité.)

Pantoquiere. s. f. Cordage employé, dans un vaisseau, à lacer les haubans de tribord avec ceux de babord, d'un bas mât. Ce cordage est établi à une égale distance du trelingage et du gaillard correspondant. Il sert, par sa tension particulière, à augmenter celle des haubans opposés qu'il tend à rapprocher, et il forme la base d'un réseau, nommé casse-tête, qui est étendu horisontalement à la hauteur indiquée, pour arrêter dans leur chûte toutes les poulies qui peuvent se détacher des parties supérieures des mâts, surtout pendant un combat.

Papillon. s. m. Petite voile que le beau temps permet de sur-ajouter, sans beaucoup d'apprêts, au-dessus des voiles de perroquets d'un vaisseau, (fig. 1, A.).

Paquebot. s. m. *Packet boat.* Petit bâtiment propre et destiné à porter des paquets. C'est pourquoi de tels bâtimens sont surtout construits pour avoir une marche vîte et légère.

Par. Préposition. On s'en sert pour désigner le lieu d'un vaisseau, ou d'un objet relativement à un autre, comme dans les expressions suivantes : un port est par le travers d'un vaisseau, *on the beam*, lorsqu'il est placé dans le plan prolongé de son maître-couple, ou sur une ligne horisontale, qu'on imagine menée perpendiculairement à la longueur de ce bâtiment. Si une telle perpendiculaire, qui peut être abaissée sur divers points de cette longueur, passe par le bossoir ou par les haubans de tel mât, alors l'objet est par le travers, ou du bossoir, ou des haubans du mât désigné. — Il est par la hanche, lorsqu'il est placé sur une ligne horisontale, menée du milieu du vaisseau, et dirigée vers la hanche du bâtiment auquel l'objet est comparé, *on the quarter*. Si l'objet paroît, ou à l'avant, ou à l'arrière de ce bâtiment, il est vu par l'avant ou par l'arrière, *on the bow, athwart hauso.* — Un vaisseau qui est par telle hauteur, est celui qui se trouve correspondre au parallèle du globe, dont la latitude est égale au nombre de degrés indiqués par cette hauteur. De même il est par telle longitude, lorsque son méridien est à cette distance du premier méridien. — Il est par N brasses, lorsque la mer, dans le lieu où il se trouve, a une profondeur de N brasses, etc.

Paraclose. s. f. *Limber boards*. Planche qui, placée dans un vais-

seau le long et auprès de sa carlingue, n'est pas clouée sur les varangues qu'elle croise, ainsi que le sont les autres vaigres ou planches collatérales. De telles planches sont établies à tribord et à babord de la carlingue, depuis le troisième couple de levée de l'avant, jusqu'à pareil couple de l'arrière, et si on les laisse ainsi mobiles à volonté, c'est afin qu'elles puissent être déplacées et replacées au besoin, et permettre ainsi la visite du canal des anguilliers qu'elles recouvrent. Ces dispositions sont d'autant plus nécessaires, que ce canal conduit aux pompes les eaux répandues dans les diverses parties de la cale, et qu'il devient souvent pressant de le nétoyer, ou de le débarrasser des ordures qui peuvent l'engorger.

Parage. s. m. Espace de mer borné dans ses dimensions, *space of the sea*. Les parages de tel cap, de telle île, de tel banc, etc., sont les espaces de mer qui avoisinent ces lieux, et ces parages sont bons lorsqu'ils offrent aux navigateurs tout ce qui peut devenir favorable à l'exécution de leurs projets, *good birth*. — En construction, le parage d'un vaisseau consiste à polir extérieurement et intérieurement les faces de ses couples, pour y appliquer parfaitement et les bordages et les vaigres, c'est-à-dire, des planches longues et épaisses, qui, placées longitudinalement, servent à les recouvrir.

Parallèle. s. m. Toute section qu'on peut imaginer faite dans le globe, parallèlement au plan de l'équateur, est un cercle parallèle à ce dernier, et qui porte particulièrement le nom de parallèle. Sa grandeur étant variable, suivant sa distance au pole, on assigne sa place en énonçant quelle est sa latitude, et le nombre des degrés qui mesurent sa distance à l'équateur. Ainsi le parallèle de 25° Sud est le cercle qui, dans l'hémisphère sud, est a 25° de distance du cercle de l'équateur auquel il est parallèle. — Un vaisseau est par un tel parallèle ou sur un tel parallèle, lorsqu'il a une latitude égale à celle de ce parallèle. — Lorsqu'un vaisseau a fait une route qui traverse obliquement plusieurs parallèles ou plusieurs petits cercles de rayons différens, il s'est avancé d'une certaine quantité dans l'est ou dans l'ouest du point de son départ. Alors pour en conclure son changement en longitude, qui est *dq* (fig. 102, G.), on imagine que le chemin qu'il a fait perpendiculairement aux méridiens *bcd* et *baq*, qui passent par le point de départ *c*, et par le point d'arrivée *a*, ait été couru sur un seul et même paralle, qui tient le milieu entre ceux qui passent par les deux points *c* et *a*, ce parallèle supposé porte le nom de moyen parallèle.

Parc. s. m. Dans les vaisseaux on nomme parc à moutons, et parc à d'autres bestiaux, des espaces qui sont entourés de cloisons à claire voie, pour y tenir ces animaux enfermés, *sheep pen*. — Il y a aussi des parcs à boulets, tels que *n* et *m* (fig. 12, P.) ou des espaces circonscrits, et disposés pour recevoir et contenir une trentaine de boulets, Ces derniers parcs, multipliés sur chaque pont d'un vaisseau de guerre, sont placés contre la muraille du vaisseau et entre les canons pour la commodité du service de l'artillerie. — Dans un port militaire,

Digitized by Google

il y a un parc d'artillerie qui renferme tous les objets relatifs aux approvisionnemens de guerre, tels que canons, boulets, affûts, mitrailles, etc. *warren.* — On donne aussi le nom de parc à un arsenal de marine ou à un port qui ne reçoit que des vaisseaux de guerre, *dock yard.*

Parer. v. a. Ce mot est souvent synonyme avec préparer; il l'est aussi avec éviter, se soustraire; quelquefois il signifie dégager, et quelquefois polir. — Parer un cable dans un vaisseau, *to get a cable ready*, c'est le préparer ou le disposer de manière qu'il puisse accompagner, sans embarras et sans obstacle, l'ancre qu'on est prêt à laisser tomber sur le fond de la mer. — L'ordre de tout préparer pour l'opération de virer de bord, c'est-à-dire, de faire tourner horisontalement sur lui-même un vaisseau à la voile, ou de mouiller une et plusieurs ancres, est indiqué en disant à haute voix, pare à virer? *see all clear to go about, ready about*, et pare à mouiller? *to stand by the bower.* — Un vaisseau prêt, ou préparé au combat, est un vaisseau paré, *to be ready.* — Parer une ancre, *to see an anchor clear for coming to*, c'est attacher son cable à son arganeau, et la suspendre de manière qu'au premier signal elle puisse descendre au fond de l'eau, et servir à retenir le bâtiment. — Parer une manœuvre, un cordage, etc. c'est les dégager de tous les obstacles qui en embarrassent l'usage, *to get ready, clear*, et lorsqu'on veut donner l'ordre à l'équipage d'un vaisseau, après une manœuvre quelconque, de s'occuper à ranger tous les cordages qui ont été employés, c'est-à-dire, de les cueillir ou de les rouer, etc., on dit, pare manœuvre? — Parer un palan dont les cordons sont tortillés ensemble, *to underrun a tackle*, c'est remettre dans leurs places respectives toutes les parties d'un tel appareil. — Parer une pointe, un cap, un banc, *to get aloof from a bank*, c'est éviter de les rencontrer ou de les choquer après avoir été menacé du danger d'en approcher de trop près. — Parer l'abordage d'un autre bâtiment, c'est s'en défendre, s'y soustraire, ou l'éviter, *to fend off.* — Parer un vaisseau, *to dub a ship*, c'est polir les faces intérieures et extérieures de ses couples, lorsqu'il est en construction, et de manière qu'elles ne forment ensemble que les parties élémentaires d'une surface courbe, continue et régulière qu'on donne à la muraille de ce bâtiment. Cette préparation est nécessaire pour rendre plus immédiat sur les couples le contact des planches ou des bordages et des vaigres dont on les recouvre. — Parer une pièce de bois isolée, c'est aussi rendre ses faces polies, unies, et d'une courbure régulière et continue.

Parlementaire. adj. Titre distinctif d'un bâtiment qui est envoyé uniquement, ou pour l'échange des prisonniers de guerre, ou pour apporter des propositions quelconques à une armée navale ennemie; il s'annonce, et il est toujours reconnu par un pavillon particulier et de convention. Ce bâtiment est nommé alors bâtiment parlementaire, *castes hip.*

Parquet. s. m. On nomme quelquefois parquet à boulets; *shot*

Digitized by Google

locker or garland, ce que nous avons indiqué sous le nom de parc. — Des compartimens faits dans le fond d'un vaisseau, pour recevoir diverses parties ou du lest, ou de la cargaison, afin de faciliter l'inclinaison du bâtiment sur l'un ou l'autre côté, lorsqu'il doit être abattu en carène, reçoivent le nom de parquets, pour lest ou pour carène.

PARSEINTE. s. f. Bande de toile imprégnée de brai chaud, qu'on applique sur le joint de deux bordages, lorsque ce joint est trop large pour être calfaté avec la perfection et la sûreté nécessaires.

PART. s. f. Dans un bâtiment, les conditions de l'engagement des matelots ou de l'équipage, sont quelquefois d'être à la part, c'est-à-dire, d'avoir une part déterminée dans le profit que peut faire le bâtiment, ou par le fret, ou par la pêche, ou par des prises sur l'ennemi. — Une part de prise, *prise money*, est une portion adjugée, ou par une ordonnance ou par des conventions arrêtées, dans la valeur d'un bâtiment, aux personnes qui ont concouru à l'enlever à l'ennemi.

PARTANCE. s. f. *Departure*, *time of departing*. Un vaisseau en partance, est celui qui est au moment de son départ, *to be ready for sailing*. — Le coup de partance, *sailing gun*, est un coup de canon tiré à bord d'un vaisseau, pour annoncer son départ. — Un bâtiment fait une belle partance, *to set sail with a fair weather*, lorsque tout paroît être favorable à son voyage, dès le moment de son départ, et lorsqu'il a bon vent et belle mer. — Le point de partance est un point choisi par les navigateurs, comme le commencement de la route qu'ils doivent faire sur un bâtiment, et comme le terme extrême duquel ils se proposent de compter le chemin qu'ils doivent parcourir en haute mer.

PAS. s. m. Entaille que les charpentiers font, en dedans d'un vaisseau, sur la face supérieure de sa carlingue, pour loger le pied des étances qui servent à étayer les ponts supérieurs.

PASSAGE. s. m. *Passage*. Transport sur un bâtiment d'une personne qui passe d'un lieu dans un autre. — Payer son passage, c'est payer une somme convenue pour être transporté par eau, à une distance plus ou moins considérable; et lorsque le gouvernement dispense de ces frais, ou s'il accorde passage sur un de ses bâtimens, c'est-à-dire, qu'on obtient son passage sur ces bâtimens. — Les bateaux ou bâtimens destinés spécialement pour les transports de ce genre, sur les rivières ou sur les côtes, sont des bâtimens de passage. — Le passage de la ligne ou des tropiques est l'action de passer, en suivant une route, sur la circonférence de l'équateur, ou sur celle des parallèles qu'on nomme tropiques, c'est-à-dire, de couper ces cercles qu'on imagine tracés sur la surface du globe.

PASSAGER. s. m. *Passenger*, tel est le titre de toute personne qui se fait transporter sur un bâtiment de mer d'un lieu à un autre.

PASSE. s. f. *Streight, or fair way through a channel*. Passage étroit,

Digitized by Google

rempli par la mer et navigable. Il consiste quelquefois dans un bras de mer par lequel les bâtimens peuvent s'avancer entre les terres, pour parvenir, ou dans un port, ou dans un espace plus vaste. — C'est aussi un intervalle navigable qui sépare des rochers, c'est enfin un espace particulier dans une certaine étendue de mer, où l'eau a une profondeur convenable pour le flottage des vaisseaux et pour leur navigation. — La passe d'une corde est le tour que fait cette corde, ou sur une poulie, ou autour d'un point d'appui, ou dans un nœud, ou dans un amarrage quelconque. — Dans l'opération d'épisser des cordages, on nomme passe, l'état d'un toron décommis, qui passe sous un autre toron commis, pour y être retenu et fixé. Si ce premier toron passe successivement sous deux torons commis, pour mieux assurer la solidité de sa position, on dit qu'il y a deux passes de ce toron dans l'épissure exécutée.

Passe-avant. s. m. *Gang way*. Plancher partiel établi de chaque côté d'un vaisseau, à la hauteur et dans l'intervalle de ses deux gaillards, pour servir et à la communication de ces mêmes gaillards, et à recouvrir les canons de la batterie immédiatement inférieure. On voit en *ad* et *bc* (fig. 13, P.) les deux passe-avants, qui, dans un bâtiment, réunissent le gaillard d'arrière *i A G dc*, et le gaillard d'avant *ba Moz*. Dans la fig. (10, P.), est représenté le cadre ou la carcasse d'un de ces passe-avants, depuis *g* jusques en *h*.—Leur nom vient de ce que ces planchers facilitent le passage de l'extrêmité arrière, à celle de l'avant d'un vaisseau.

Passe-port. s. m. *Pass-port*. Permission donnée par l'état à un bâtiment de commerce, de faire un voyage déterminé.

Passer. v. a. Si on dispose les cordages qui entrent dans le gréement d'un vaisseau, de manière qu'ils passent dans les points, les détours et les poulies qu'ils doivent parcourir, pour que leur usage soit plus facile et plus sûr, c'est passer ces cordages ou ces manœuvres, *to reeve*. Une manœuvre est passée à contre, lorsqu'elle reçoit une direction contraire à celle qu'elle doit avoir. Introduire des torons décommis d'un cordage, sous d'autres torons commis pour former une épissure, c'est passer des torons. — Un vaisseau passe au vent ou sous le vent d'un autre vaisseau, *to pass to the windward, to wheater or to pass to the leeward*, lorsque la route du premier croise celle du second, dans un point qui est au vent ou sous le vent de celui-ci, c'est-à-dire, qui est plus ou moins près de l'origine du vent. Il passe sous la poupe ou sous le beaupré, *to pass under the stem, or to pass a head*, lorsqu'il passe derrière ou devant un vaisseau; mais il passe à poupe, lorsqu'il se range sous la poupe de ce bâtiment, ou pour y recevoir des ordres, ou pour y établir une communication quelconque, ou pour le canonner avec avantage. — Un bâtiment passe sur un banc, ou sur un haut-fond, etc., *to forge over*, s'il traverse un espace de mer, qui découvre ces écueils, en les touchant et en glissant fortement sur leur surface,

Digitized by Google

sans cependant y être arrêté, et parce qu'il est entraîné par le vent qui agit sur ses voiles. — Passer à tribord ou à babord, c'est se placer sur la partie droite ou gauche d'un vaisseau. Passer par dessus le bord, c'est tomber d'un vaisseau dans la mer, *to overrake*. Tout objet qui est jeté d'un bâtiment à la mer, est dit passer par dessus le bord. — Passer sur le bord d'un vaisseau, c'est se ranger sur son bord, et lorsqu'on commande à un nombre indéterminé des gens de l'équipage, de passer sur un côté, on dit passe du monde sur le bord? *Man the side?* Si on veut en faire monter dans la hune, on dit aussi pour en donner l'ordre, passe du monde sur la hune? *Man well the top?* —Passer la tournevire, *to shift the voyal*, c'est après l'avoir employée à tirer sur le cable d'une ancre mouillée, en faire usage sur l'autre côté du vaisseau pour un autre cable qui tient aussi à une seconde ancre mouillée. — Une armée navale passe d'un ordre à un autre, lorsque les vaisseaux qui la composent, après avoir été rangés suivant une certaine combinaison, changent de place, et combinent leurs positions respectives, pour donner une nouvelle forme à cette armée. (Voy. Tactique).

Passe-vogue. s. f. Effort extraordinaire fait par des rameurs, pour augmenter la vîtesse progressive, ou d'un canot, ou d'une chaloupe, ou d'une galère.

Passe-volant. s. m. *False muster*. On donne ce nom à des canons postiches ou en bois, dont on garnit les sabords d'un vaisseau, pour annoncer une artillerie, dont il n'est pas réellement armé. — C'est aussi le nom par lequel on désigne certains hommes qui se trouvent en mer à bord d'un vaisseau, sans être enregistrés sur le rôle de l'équipage.

Pasteque. s. f. On donne quelquefois ce nom à une poulie coupée ou ouverte sur une de ses faces, lorsqu'on en fait usage pour retirer plus facilement du fond de l'eau le plomb de sonde qu'on y a laissé couler. Cette poulie est, à cet effet, attachée aux haubans d'un bas mât.

Patache. s. f. *Tender*. Bâtiment employé sur les rivières et sur les côtes, pour visiter les bâtimens, percevoir les droits imposés sur les marchandises transportées, et empêcher l'entrée ou la sortie de celles qui sont prohibées.

Pataras. s. m. On désigne ainsi des haubans supplémentaires, nommés aussi faux haubans, *swifters*, qui ne sont employés qu'au besoin, pour concourir à étayer un mât. Roidis comme les haubans ordinaires par des rides qui les lient aux porte-haubans, ils tiennent ordinairement à la tête du mât qu'ils doivent assujétir, par des pendeurs dont la tête de ce mât avoit été pourvu d'avance, ou pendant l'armement Quelquefois cependant ils s'élèvent jusqu'à la tête du mât qu'ils embrassent. — Lorsque dans un port on incline ou on abat un vaisseau sur le côté, pour le carener ou le réparer, on étaye ses mâts par des espèces de haubans, nommés pataras de carène. Ces pateras, suspendus à une anse qui embrasse le mât, sont attachés sous ses jot-

tereaux; et de là, descendant du côté opposé à l'inclinaison, ils entrent dans le vaisseau par des sabords, pour être roidis en dedans du bâtiment, autant que cela peut être nécessaire pour le soutien de la mâture. — Les calfats nomment indifféremment pataras ou coins doubles, ou calfaits doubles, des outils dont ils se servent pour calfater les vaisseaux. (Voy. Coin et Calfait).

Patarasser. v. a. C'est battre l'étoupe qui déjà a été introduite dans les joints ou les coutures des planches qui recouvrent, soit un pont, soit la muraille d'un vaisseau, pour la réduire au plus petit volume possible. Le calfat se sert, pour cet effet, d'un coin double ou pataras, dont il pose le tranchant cannelé sur le cordon d'étoupe, déjà placé, tandis qu'il fait frapper, sur la tête de cet outil, à coups redoublés d'une masse de fer. L'opération de patarasser est répétée, dès qu'on a introduit cinq à six cordons d'étoupe dans le fond d'une couture, et c'est, par ce moyen, qu'on rend sûr et durable le calfatage d'un bâtiment.

Patron. s. m. Conducteur de petit bâtiment de mer. — Dans le cabotage, toutes les barques sont commandées par des hommes qui n'ont que le titre de maître ou de patron, *masters*. — Dans le service des vaisseaux, il y a des patrons de chaloupe, de grand et de petit canot, et ce sont des officiers mariniers chargés particulièrement de conduire ces embarcations, *cockswain of the pinnace and boat*.

Patte. s. f. Dans les ancres, on nomme pattes, ces plaques de fer, ou ces surfaces larges et triangulaires *mu* et *i*, (fig. 70, M.) dont ses bras *ni* et *nu* sont armés, *flukes*. On aperçoit aisément que leur usage consiste à rendre plus grande la résistance qu'éprouve une ancre à sillonner le fond de la mer, lorsqu'une de ses pattes y est profondément engagée. — On nomme patte d'oie, la combinaison ou la figure que forment entr'eux trois cables tendus et attachés à des ancres mouillées en avant d'un vaisseau, pour servir à le retenir dans une place désignée. On applique ce nom à beaucoup d'autres combinaisons semblables de plusieurs cordages. — Les voiles sont garnies sur certains points de leurs ralingues, c'est-à-dire, sur des cordages qui entourent leur surface, de demi-anneaux, ou de petites anses en corde, qu'on nomme pattes, *cringles;* c'est à de telles pattes aisées à distinguer en *n*, *r*, *m*, *z*, *n*, (fig. 55, M.) qu'on attache diverses manœuvres, telles que des boulines, des cargues, etc. On voit en *os* (fig. 22) une de ces pattes sous une forme plus grande; et celle-ci, comme toute autre, est formée par un bout de corde, dont les extrêmités *o* et *s* sont épissées avec la ralingue correspondante. Ces pattes sont distinguées entr'elles par des noms qui dérivent de leurs usages. C'est pourquoi il y a des pattes de ris, de bouline, de cargue-fond, de cargue-bouline, etc. On les nomme aussi généralement pattes de voiles. — En construction, si l'on applique deux pièces de bois l'une sur l'autre, qui se pénètrent par des adents saillans et rentrans, on donne à cet assemblage le nom de patte de loup.

Digitized by Google

Paume. s. f. Ce mot exprime la forme quadrangulaire qu'on donne à l'extrêmité d'une pièce, telle que *h g* (fig. 9, A.), lorsqu'elle entre dans la composition d'un mât, *om* (fig. 10), dont elle n'a pas la longueur. — La pièce *cf*, qui est surajoutée à la mêche *ab*, pour suppléer à sa longueur, est terminée aussi en *c* par une paume. D'autres pièces composantes, telles que *op*, sont conformées de la même manière à leur extrêmité *o*, et cette forme est adoptée, afin que ces pièces étant accolées les unes aux autres, leurs extrêmités ne puissent glisser latéralement.

Paumelle. s. f. Lanière de cuir ou de drap propre à garnir ou la paume, c'est-à-dire, le dedans de la main, ou les doigts, soit d'un cordier, soit d'un voilier. — Dans les corderies, les fileurs ont une paumelle en drap, dont ils recouvrent les doigts avec lesquels ils règlent le tortillement des fils, afin d'éviter les déchiremens qu'un long frottement ne tarderoit pas eur faire éprouver. D'ailleurs cette paumelle rend aussi plus unie, ou u une surface plus polie le fil dont l'ouvrier dirige la torsion et la grosseur, *tist.* — Les voiliers, obligés d'employer de longues et fortes aiguilles pour les ouvrages qu'ils exécutent, tels que ceux de coudre des toiles d'un tissu gros et serré, ainsi que des cordages ou des ralingues autour des voiles, ne peuvent, comme on le fait communément, adopter l'usage d'un dé placé au bout d'un doigt pour agir avec une force nécessaire. Ils ont donc imaginé de se couvrir le dedans de la main, ou la paume, d'une large bande de cuir, et d'y appliquer, au milieu, un dé circulaire et plat, qui est de métal, et qui présente à la tête des aiguilles dont l'ouvrier fait usage, des cavités où elle peut être logée, et permettre sans danger toute l'action que la main peut exercer sur ces aiguilles. C'est par le moyen d'un tel dé, nommé paumelle de voilier, *sail maker's palm*, qu'on exécute facilement les coutures pénibles qu'exige la composition des voiles des vaisseaux.

Paumoyer. v. a. *To underrun.* C'est faire courir sur la main et dans sa longueur, un cordage quelconque, soit pour examiner son état dans tous ses points, soit pour parvenir à certains points désignés. — Lorsqu'on veut paumoyer un cable qui tient à une ancre mouillée, on fait passer ce cable sur le davier d'une chaloupe qu'on éloigne du vaisseau, et qui sert à le soutenir hors de l'eau, de manière qu'il peut alors être visité dans une grande partie de sa longueur.

Pavillon. s. m. *Colour.* Espèce de bannière longue et quadrangulaire, qui est représentée (fig. 12 et 13, E.) déployée sur la poupe, comme on le voit sur celle de plusieurs vaisseaux de la planche (V.). Un pavillon, par ses couleurs, désigne la nation à laquelle appartient le bâtiment qui le porte ; et le mât où il est arboré ordinairement, reçoit le nom de mât de pavillon. Cependant celui-ci est distingué sous le nom de pavillon de poupe, *ship's ensign*, tandis qu'on nomme pavillon de beaupré, *jack*, celui qui est déployé sur le mât de beaupré, et qui

Digitized by Google

est toujours national. Parmi les pavillons dont on fait usage dans la marine, il y a le pavillon amiral, *admiral flag*, qui est le pavillon national, qu'on arbore à la tête du grand mât du vaisseau amiral; le pavillon de commandement, *flag*, qui annonce le bâtiment dont le capitaine commande dans le parage où il se trouve. Les pavillons de distinction désignent les rangs des officiers qui commandent des divisions d'une armée navale. Le pavillon neutre, *colour of a neutral nation*, annonce, en temps de guerre, ces bâtimens appartenans à une nation qui observe la neutralité à l'égard des puissances belligérantes; le pavillon parlementaire, *white flag*, qui est tout blanc, est arboré sur un bâtiment envoyé par une nation ou par une armée avec laquelle elle est en état de guerre, soit pour l'échange des prisonniers, soit pour toute autre mission. Il y a ensuite des pavillons de toute espèce, qu'on déploie dans des lieux convenus, ainsi que sous diverses combinaisons de couleurs et de positions, pour signaler à tous les vaisseaux d'une armée, tous les ordres du général qui la commande, *flags of any nation*. On les nomme en général pavillons pour signaux. Parmi ceux-ci, il y a le pavillon de combat, *flag for engagement, or flag of line*, qui est arboré pour donner le signal et l'ordre de commencer le combat; les autres pavillons convenus, servent à signaler différentes choses, lorsqu'ils sont déployés, ou seuls, ou deux à deux, ou trois à trois, ou accompagnés de flammes, de cornettes, etc. — Toutes les manœuvres de tactique sont ordonnées par des pavillons; et les ordres donnés sont annullés en déployant un pavillon de convention, qu'on nomme universel ou égal à tous.

PAVOI. s. m. Large bande d'étoffe de couleur, variée suivant les nations, et qu'on étend autour des bords supérieurs d'un vaisseau, pour lui servir d'ornement dans certains jours de fête ou de cérémonie. — Les pavois des vaisseaux françois ont à-peu-près quatre pieds de hauteur, et sont semés de fleurs-de-lys jaunes sur un fond bleu. — On entoure les hunes, les gaillards, les passavants d'un vaisseau, avec ces pavois, dans les jours de réjouissance, ou pour rendre quelques honneurs, *top armours, garter cloths*. Les Anglois ornent leur vaisseaux avec des pavois rouges, bordés de blanc ou de jaune. Les pavois des bâtimens de nations différentes, sont diversifiés comme leurs pavillons.

PAVOISER. v. a. *To spraid the waist cloths*. C'est orner un vaisseau, en entourant de pavois ses hunes, ses gaillards, ses passavants, et en y ajoutant des pavillons multipliés, de toute couleur, qui sont suspendus, soit au haut des mâts, soit au bout des vergues.

PAYE. s. f. On donne ce nom, et aux gages des matelots, et à la solde des ouvriers qui travaillent dans les ports. — Faire la paye, c'est payer, en à compte ou totalement, les ouvriers des ports, ou les gages des équipages; et les jours auxquels la paye est faite, sont nommés des jours de paye.

PAYER. v. n. On dit en construction, qu'une pièce de bois paye pour

Digitized by Google

une autre, lorsque, par ses dimensions en quelques points de ses faces, elle a en excès, ce qui se trouve en défaut dans la pièce, qui, avec elle, doit former un assemblage déterminé.—Dans la composition des mâts, les ouvriers employent aussi des pièces de mâture, qui se suppléent les unes aux autres, et qui payent ainsi les unes pour les autres.

PEIGNER. v. a. Dans une corderie, on peigne le chanvre, *to hatchel the hemp*, pour séparer les étoupes, le chanvre du premier brin et celui du second brin. — Dans l'atelier de la garniture, le mot peigner signifie détordre les bouts de quelques torons qui sortent de l'extrémité d'une épissure particulière, séparer les fils qui les composent, et ramener ceux-ci à l'état de chanvre non filé, afin que tous les brins puissent être étendus uniformément autour du cordage épissé, et n'augmenter sa grosseur que sous la forme la moins irrégulière. C'est ainsi (fig. 72, M.) que le bout de l'étai étant épissé sur lui-même pour former l'œillet, ses torons sont ensuite peignés au-delà de l'épissure, et étendus en filasse sur la longueur de l'étai, *to worm a stay*.

PEIGNON. s. m. Faisceau de chanvre peigné, dont un fileur garnit une quenouille, ou dont il se forme une ceinture, soit pour le réduire en fil d'une grosseur déterminée, soit pour fabriquer des fils de toutes les espèces qui sont en usage dans les corderies des ports. La longueur d'un peignon est d'une brasse, tandis que sa grosseur est toujours telle qu'elle puisse suffire à la fabrication d'un fil de 180 brasses sur cinq à six lignes de grosseur.

PEIGNURE. s. f. Les extrémités des torons qui sortent de l'épissure d'un cordage, étant décommises et effilées, forment ce qu'on nomme une peignure. Telle est la peignure d'un étai près de l'œillet qui le termine. (Voyez Peigner.)

PENDEUR. s. m. Cordage gros et court, qui embrasse la tête d'un mât, et dont les deux bouts pendent sur les haubans inférieurs. Les pendeurs, *pendent*, sont fourrés ou recouverts par des tours pressés d'un petit cordage, sur toute leur longueur, et ils sont terminés chacun par un œillet qui est garni d'une cosse en fer. — Parmi ces pendeurs, les uns servent de points d'appui, *pendent of the preventer shrouds*, à des faux haubans, qui sont employés au besoin pour le maintien des mâts; à d'autres, on attache les caliornes et les candelettes de mât, *winding tackle pendent;* quelquefois les bouts des vergues portent des pendeurs, *brace pendent*, pour le support des poulies dans lesquelles passent les cordages nommés Bras. —Le palan, nommé bredindin, est aussi suspendu à un pendeur, *tackle pendent*. Enfin il y a des pendeurs de redresse, nommés aussi pendeurs de carène, parce qu'attachés au ton du mât d'un ponton sur lequel un vaisseau est abattu, ils portent les caliornes dans lesquelles passent les cordages de redresse, ou ceux qui sont employés à rétablir le vaisseau dans une situation droite, après son inclinaison latérale.

PENEAU. (Faire) *To get every thing clear to come to anchor*. C'est,

Digitized by Google

dans un bâtiment, préparer une ancre à être mouillée, sans embarras et sans obstacle. Ainsi, lorsque cette ancre est traversée, ou placée longitudinalement sous les porte-haubans de misaine où elle est arrêtée, par un cordage nommé serre-bosse ; tandis que son arganeau tient à un cable qui passe par un écubier, et à un autre cordage, nommé bosse debout, *z s t n m* (fig. 10, M), qui passe sur la tête *n* du bossoir *Au*, et qui est attaché sur le gaillard d'avant, on lui prépare une chute facile au fond de l'eau, en la détachant des porte-haubans, et en la laissant pendre sous le bossoir, dans l'état *t c* où elle est soutenue par la seule bosse debout, *z s t n m*. Faire cette opération, c'est faire peneau ; et les choses étant dans cet état, il ne reste qu'à lâcher la bosse debout, pour que l'ancre se précipite au fond de l'eau, en entraînant après elle une longueur de cable, proportionnée à la profondeur de la mer.

Penne. s. f. On donne ce nom au bout supérieur *b* d'une antenne *ab* (fig. 53, M.), et par extension on pourroit aussi distinguer par le même nom l'extrêmité supérieure de la vergue d'artimon d'un vaisseau (fig. 1, A). Cette vergue est inclinée à l'horison, et elle est manœuvrée presque de la même manière qu'une antenne, lorsqu'on veut varier les angles qu'elle fait, soit avec l'horison, soit avec le plan diamétral du bâtiment. — On nomme Penne à guipon, l'étoffe de laine dont on se sert pour composer les guipons. (Voy. ce mot).

Penon. s. m. *Dog vane*. Petite girouette formée d'un fil garni de plusieurs tranches de liége fort minces et de forme circulaire, sur le contour desquelles sont implantées des plumes. Ce penon est porté par un bâton qu'on fixe à volonté sur le bord de la muraille du gaillard d'arrière d'un vaisseau, pour indiquer la direction du vent régnant.

Pente. s. f. Dans une tente, dont on recouvre un vaisseau, ou sous laquelle on peut se mettre à couvert des intempéries de l'air, on distingue par le nom de pente de tente, *side of an awning*, les parties latérales qui pendent verticalement. — L'inclinaison d'un mât, autre que le beaupré, est nommé aussi la pente de ce mât.

Peote. s. f. Nom de chaloupes Vénitiennes qui sont légères et faites pour porter des avis avec célérité.

Perçage. s. m. C'est l'opération ou l'art qui a pour objet de percer, dans un vaisseau, les trous dans lesquels doivent être introduites les chevilles qui lient ensemble les différentes pièces qui le composent. Cet art est très-intéressant, et il exige beaucoup d'intelligence dans les ouvriers qui l'exercent, puisqu'il consiste non-seulement à distribuer les chevilles de manière qu'elles ne se rencontrent pas, mais aussi à diriger les tarrières qui leur préparent un canal convenable sur une longueur qui est quelquefois de 14 à 15 pieds, dans l'épaisseur de plusieurs pièces qui sont appliquées différemment les unes sur les autres, et à chasser toutes ces chevilles dans les places qui leur sont assignées.

Percer. v. a. Un vaisseau qui est destiné pour la guerre, est armé

Digitized by Google

de canons dont le nombre est déterminé par la grandeur du bâtiment; et des ouvertures ou des embrasures sont percées dans sa muraille, lors de sa construction (fig. 1, A.), afin qu'on puisse tirer ces canons. De là vient qu'on dit d'un vaisseau complètement armé et portant N canons, qu'il est percé pour N canons. Si ce vaisseau n'étoit armé que de la moitié de l'artillerie qu'il peut porter, il ne seroit pas moins percé pour N canons.

Perceur. s. m. Homme exercé dans l'art de percer la muraille d'un vaisseau en construction, dans tous les points où doivent être placées les chevilles qui forment la liaison des pièces composantes, et sur la direction qu'elles doivent suivre dans toute leur longueur. Une partie de son art est aussi de placer les mêmes chevilles ou gournables avec toute la solidité convenable. On distingue dans les ports une classe de perçeurs, comme on distingue une classe de calfats, de charpentiers, etc, parce que cet art exige, pour être exécuté avec succès, des hommes qui s'en occupent habituellement et presque exclusivement.

Perdant. s. m. *Ebb.* Ce mot est synonyme avec jusant, comme avec reflux, et exprime l'état de la mer, qui, après s'être élevée par le flux à une certaine hauteur, s'abaisse ou perd de cette hauteur en fuyant loin des côtes.

Perdition. s. f. Etat d'un bâtiment qui est menacé du plus grand péril. Etre en perdition, c'est être menacé du danger de périr, parceque ou la mer, ou les courans, ou les vents tendent, soit à faire submerger un vaisseau, soit à le briser ou sur des rochers, ou sur une côte, ou sur une terre quelconque.

Perdre. v. a. C'est cesser d'avoir. Un vaisseau dont les mâts sont abattus, soit par la force du vent, soit par des événemens particuliers, ou dont les voiles sont emportées, est dit perdre ses mâts, ses voiles, *to spend a mast.* — Si ses cables se rompent et qu'on ne puisse pas retirer du fond de l'eau les ancres auxquelles il étoit attaché par ces mêmes cables, il a perdu des ancres.—Si la vîtesse progressive qu'il avoit acquise reçoit quelques degrés de diminution, il perd de son aire; et il perd son aire, s'il est réduit de l'état de mouvement à celui de repos. — Perdre la terre de vue, *land laid, to loose ight of the land*, c'est cesser de voir la terre, après s'en être éloigné, en dirigeant sa route en pleine mer. — On dit de la mer pendant son reflux, qu'elle perd, *tide falls*, parce que réellement elle perd de la hauteur à laquelle le flux avoit élevé son niveau. — Ce verbe est aussi réciproque, et on dit d'un vaisseau qu'il s'est perdu, lorsqu'il s'est brisé sur quelques écueils. On dit même des navigateurs qui sont dans un tel vaisseau, qu'ils se sont perdus sur tel haut-fond ou sur telle terre, comme aussi qu'ils se sont perdus corps et bien, *to be lost or wrecked,* lorsqu'ils ont péri avec le vaisseau.

Périr. v. n. Prendre fin. Un vaisseau périt, lorsqu'il est détruit, soit en se brisant sur une côte, sur un écueil, soit parcequ'il est en-

Digitized by Google

glouti par la mer, dans un coup de vent, ou sous le choc des lames. Ce mot, d'une signification plus étendue que le verbe se perdre, exprime la fin d'un vaisseau de quelque manière qu'elle soit produite, soit par des voies d'eau, soit par une inclinaison latérale portée au-delà des bornes, soit par des coups de mer, soit aussi par des naufrages sur des écueils ou des côtes, tandis que le second n'annonce que la fin d'un vaisseau, occasionnée par son choc contre des rochers, des haut-fonds ou des terres. On périt aussi corps et bien, lorsque le vaisseau périt et que la mer engloutit tous les hommes qui y étoient embarqués.

Perpendiculaire. s. f. Dans l'architecture navale, on donne le nom de perpendiculaire de l'étrave et de l'étambot, à des lignes *zs* et *ab* (fig. 23, C.), qui sont abaissées perpendiculairement du sommet de ces pièces *zo* et *ac*, sur le prolongement de la face inférieure de la quille *co*. — La perpendiculaire du vent, *wind upon the beam*, est une ligne perpendiculaire à la direction du vent régnant. Des vaisseaux qui dans leur route suivent une telle ligne, parcourent ou courent sur la perpendiculaire du vent. Si une armée navale est disposée comme on le voit (fig. 7, E.), on dit qu'elle est rangée sur la perpendiculaire du vent. On voit (fig. 30) une armée en ligne de combat qui abandonne cet ordre pour arriver de front ou pour se ranger sur la perpendiculaire du vent.

Perpignage. s. m. Opération qui a pour but, dans la construction d'un vaisseau (fig. 39, C.), de rendre parallèles les plans de tous les couples de levée, après qu'ils ont été élevés sur la quille *mb*, et établis chacun dans la place qui lui est assignée. Elle consiste presque toujours à les disposer de manière que la quille *ab* soit perpendiculaire au plan de tous ces couples.

Perpigner. v. a. C'est exécuter l'opération nommée perpignage, (Voy. ce mot.). On perpigne les couples lorsqu'ils sont à leur place, et ce n'est qu'après ce travail préliminaire, ainsi qu'après les avoir balancés, qu'on rend leur position fixe et invariable jusqu'à la fin de la construction du bâtiment dont ils forment les côtes principales.

Perroquet. s. m. Les mâts qui sont établis au-dessus ou au bout de ceux de hune, comme *do* (fig. 13, A), ou comme on les voit (fig. 1, A.), portent le nom de perroquet grand et petit, *main and fore topgallant masts*; de même les voiles qu'ils portent ainsi que leurs vergues, sont distinguées par les noms de voiles et vergues de grand et de petit perroquets. Les voiles sont même indiquées quelquefois sous le nom seul du grand ou du petit perroquet. — Le mât qui est immédiatement supérieur au bas-mât d'artimon *mn* (fig. 17.), est le mât de perroquet de fougue. Sa vergue et sa voile ont la même dénomination, et souvent la voile n'est nommée que le perroquet de fougue, *mizen top sail*, au lieu de dire la voile du perroquet de fougue. — Il y a des perroquets volans ou royaux, *top gallant royal*, qui sont des

Digitized by Google

petites voiles qu'on déploie à bord d'un vaisseau, et dans des circonstances favorables, au-dessus des voiles de perroquet (fig. 1, A.). Ces voiles sont portées par les flèches des mâts de perroquet, et on les nomme quelquefois Catacois.

Perruche. s. f. Nom distinctif du mât partiel qui est établi au bout du mât de perroquet de fougue, et de la voile qu'il porte, ainsi que de la vergue de cette voile. Cette voile est nommée simplement la perruche.

Pertuisannier. s. m. Homme armé et engagé pour veiller à la garde des forçats, soit dans les bagnes, soit dans tous les lieux où ils sont conduits pour travailler.

Peser. v. a. *To hang upon.* C'est agir par son propre poids, pour roidir un cordage, ou pour produire un effet quelconque. — On pèse sur un cordage, en le tirant de haut en bas, et en faisant concourir dans cette action la pesanteur du corps avec la force des bras. C'est ainsi qu'on pèse, à bord d'un vaisseau, sur une balancine, une cargue, etc.

Pible. (à). Un mât de vaisseau (fig. 1, A.) est ordinairement composé, dans toute sa hauteur, de trois mâts partiels qui sont ajoutés et maintenus les uns au bout des autres, de manière cependant qu'ils peuvent au besoin être séparés, en écartant les moyens de liaison. Tel est le mât *OP* (fig. 13.), dont la hauteur totale n'est formée que par celle du bas-mât *aP*, du mât de hune *bc* et du mât de perroquet *do*. Si on imagine maintenant que ces mâts partiels soient entés les uns à l'extrêmité des autres, pour ne composer qu'un mât total, dont les parties sont unies à demeure, alors de tels mâts, ainsi construits, sont nommés mâts à pible, *pole mast;* et un bâtiment qui porte de tels mâts, est dit être mâté à pible, *pole masted*, ou avoir une mâture à pible. — Les mâts partiels sont réunis, dans cette construction, comme le sont les deux pièces composantes *AO* et *DB* (fig. 15, A.) de la vergue totale *RT;* et ce mât composé qui est maintenu dans sa place sur un bâtiment, par des haubans, porte une noix ou un excédent en bois dans les points de sa longueur, où il est embrassé par les haubans qui lui servent à conserver la position qu'il a reçue. — Cette espèce de mâture n'est en usage que sur la Méditerranée; les polâcres, par exemple (fig. 14, V.), et quelques chebecks (fig. 24.), portent des mâts à pible.

Pic. s. m. De petites vergues inclinées à l'horison, et qui s'appuyent par une de leurs extrêmités sur le mât qui les porte, reçoivent quelquefois le nom de pic, *gaff.* On voit (fig. 52, M.), le bout d'un pic isolé, et la manière dont il est soutenu par le mât vertical auquel il est lié, de manière à pouvoir glisser sur la longueur de ce même mât. On peut, d'ailleurs, distinguer des pics à leur place dans les fig. (15, 18, 19, 23, 26, 27, V.), et remarquer qu'ils sont établis dans une position à-peu-près semblable à celle de la vergue d'artimon des vaisseaux (fig. 1, 2, 3 et 4, V.).

Pic. (à). Façon de parler adverbiale qui est synonyme avec ver-

Digitized by Google

ticalement. Un vaisseau est à pic, *anchor a peek*, *to ride a peek*, lorsque sa proue est placée verticalement au-dessus de son ancre qui repose au fond de l'eau; et il met à pic, lorsqu'on le conduit à cette position relative, *perpendicularly*. C'est dans le même sens qu'on dit d'une ancre qu'elle est à pic, lorsqu'elle est placée sur le fond de la mer, dans un lieu directement au-dessous de la proue du vaisseau auquel elle est attachée, et par conséquent lorsque le cable qui établit cette liaison est vertical. Dans cet état, l'ancre n'est pas dégagée du fond. — On dit d'une côte qu'elle est à pic, *perpendicular*, lorsque sa face supérieure s'élève de la mer en faisant un angle droit avec le niveau de l'eau, ou lorsque le plan de cette face a une position verticale.

Pièce. s. f. Les canons portent le nom de pièces, et certains canonniers qui dirigent la manœuvre de chaque canon à bord d'un vaisseau, sont distingués par le titre de chefs de pièces. — Les pièces de bois qui entrent dans la composition, ou de la quille, ou de l'étrave, ou des préceintes, ou de la carlingue, sont nommées pièces de quille, *pieces of keel* (fig. 39, C.); pièces de l'étrave, *pieces of the stem* (fig. 22, C.); pièces de tour des préceintes, *harping;* pièces de carlingue (fig. 80), etc. — On nomme pièces de liaison, des pièces de bois qui sont destinées à la réunion intime de plusieurs autres, pour en former un tout solide et durable. — La courbure extérieure de la surface de la proue ou de la poupe d'un vaisseau, étant très-considérable près de l'étrave et de l'étambot dans les environs de la flottaison, les parties des lisses, ou des préceintes, ou des bordages qui recouvrent ces espaces, portent le nom de pièces de tour, *winding butts*, parce qu'elles font le tour, en certains points, de ces portions très-arrondies de la carène d'un vaisseau. — Les pièces de bois qui servent à composer un mât ou une vergue, sont des pièces d'assemblage; c'est pourquoi, si leur nombre est N, on dit de tels mâts et de telles vergues, qu'ils sont de N pièces. — Une pièce de cordage, *piece of cordage*, n'est autre chose que ce cordage même, lorsqu'il a toute la longueur qu'il a reçue dans le commettage ou en le fabriquant, et lorsqu'il est plié circulairement sur lui-même comme on le voit (fig. 43, C.); c'est dans ce sens qu'on dit une pièce de ligne, d'aussière, d'haubans, d'orins. Si la longueur primitive d'un cordage étoit diminuée d'une quantité quelconque, on ne pourroit plus lui donner le nom de pièce de cordage. — Les barriques plus ou moins grandes qui contiennent, dans un vaisseau, l'eau et le vin d'approvisionnement, sont nommées pièces à vin, pièces à eau, *water casks;* et suivant que leur contenance est de deux, trois ou quatre barriques, on les nomme pièces de deux, de trois ou de quatre. Comme ces pièces sont ordinairement et nécessairement arrangées avec le plus grand ordre dans la cale d'un vaisseau, soit pour qu'elles occupent le plus petit espace possible, soit pour qu'elles ne puissent s'écarter de la place où elles sont établies, on leur donne le nom de pièces d'arrimage.

Digitized by Google

Pied. s. m Un homme est dit avoir le pied marin, *shoe*, lorsque malgré les oscillations d'un vaisseau où il est embarqué, il sait conserver son corps dans une situation verticale, et lui faire exécuter tous les mouvemens dont il est capable, en se prêtant facilement par une habitude acquise, à tous les changemens de position qui peuvent troubler son équilibre. — Un pied de vent est, pour les marins, une origine apparente dans l'état du ciel, d'un nouveau vent qu'ils croyent prêt à souffler. Une partie claire qui se montre dans un ciel couvert, est pour eux le signal d'un tel vent. — Le pied d'un mât, *heel of a mast*, est sa partie extrême sur laquelle il est appuyé. On voit en *P* (fig. 47 et 53, C.) la forme et le lieu du pied d'un grand mât de vaisseau. On voit aussi (fig. 13, 16 et 17, A.), le pied des bas-mâts d'un vaisseau, ainsi que ceux des mâts de hune et de perroquet. Le pied *Q* du mât de beaupré *tQ* (fig. 14, A.), est terminé par un tenon *Q* qui n'est pas placé dans la direction du mât, comme on peut le voir en *a* (fig. 22, C.), où ce mât est établi dans sa place. — Le pied d'un mât de hune est de forme quadrangulaire et prismatique *a* (fig. 18, A.); tandis que celui des bas-mâts est de forme pyramidale *P* (fig. 4, C.) et *i* (fig. 22). — Le pied d'une alonge d'écubiers (fig. 38, C.), est l'extrémité aigue par laquelle elle repose ou s'appuye sur un adent d'une pareille alonge qui descend plus bas qu'elle. — Le pied d'une épontille est aussi sa partie inférieure par laquelle elle porte sur la carlingue d'un vaisseau; on en voit plusieurs dans la fig. (1, P.). — Le pied des acores ou de ces pièces de bois qui servent à soutenir un vaisseau sur un chantier, est l'extrêmité par laquelle elles portent sur le sol. — On dit quelquefois d'un vaisseau qu'il a jeté un pied d'ancre dans tel parage, pour exprimer qu'il s'est arrêté dans ce lieu pendant peu de temps, et qu'il ne s'y est maintenu qu'à l'aide d'une seule ancre mouillée, afin qu'il put s'en éloigner aussi promptement que les circonstances l'exigeroient. — Un vaisseau qui s'enfonce de N pieds dans l'eau, est dit aussi avoir N pieds dans l'eau.

Piétage. s. m. Opération qui a pour but de diviser la hauteur de l'étrave et de l'étambot, en pieds et en demi-pieds, afin que dans tous les temps et dans tous les états de flottaison, on puisse connoître la profondeur à laquelle sont placées les extrêmités de la quille au-dessous du niveau de l'eau. Les points de division des hauteurs *a b* et *z s* étant déterminés, ils sont rapportés sur l'étambot *ac* et *zo* (fig. 23, C.), par des parallèles à la flottaison.

Piéter. v. a. Marquer sur une longueur quelconque les pieds et les demi-pieds qui forment ses divisions. Piéter l'étrave et l'étambot d'un vaisseau, *to mark the stem and the stern post with feet*, c'est marquer sur leurs faces latérales les pieds qui composent la distance de la face inférieure de la quille à la flottaison naturelle de ce vaisseau; afin que dans tous les temps, soit à la mer, soit dans les ports, on puisse y lire le tirant d'eau de l'avant et celui de l'arrière de ce bâtiment. (Voy. Piétage).

Digitized by Google

PIGOU. s. m. *Wooden candlestick.* Espèce de chandelier dont on se sert pour éclairer la cale d'un vaisseau pendant son arrimage ou son chargement. Il est armé de deux pointes, l'une pour le planter verticalement, et l'autre pour le maintenir dans le sens horisontal.

PIGOULIÈRE. s. f. Nom de bateaux plats qui, dans le service des ports, sont faits pour soutenir des fourneaux maçonnés, sur lesquels sont établies des chaudières. On y fait chauffer le brai et toutes les préparations propres à enduire la carène des vaisseaux ou de tout bâtiment flottant.

PILOTAGE. s. m. *Pilotage.* Art de diriger et de mesurer les routes des vaisseaux en mer. Cet art consiste à savoir déterminer la variation de la boussole, à connoître par le lok la vîtesse progressive d'un bâtiment, à apprécier sa dérive et les effets des lames ainsi que des courans, à rectifier ces premières déterminations par des observations astronomiques, à en conclure, dans tous les temps, le lieu précis d'un bâtiment sur la surface des mers, et à rapporter ce lieu sur une carte quelconque. Il comprend encore la méthode des relèvemens et le dessin des plans ou des vues de côtes, de rades, etc.

PILOTE. s. m. *Pilot.* Homme qui connoît et qui exerce l'art du pilotage, (voyez ce mot). On distingue entre les pilotes ceux qui sont côtiers ou lamaneurs, et ceux qui sont hauturiers ou pilotes au long cours; les premiers, *coasting pilots*, sont caractérisés aux mots côtiers et lamaneurs; les seconds, plus instruits, sont proprement des pilotes ou des hommes versés dans l'art du pilotage. — Dans chaque port, le pilote qui est au premier rang dans cette classe, porte le titre de pilote-amiral.

PILOTER. v. a. C'est diriger et conduire un vaisseau, d'après des connoissances théoriques et pratiques, ou locales seulement, vers un lieu déterminé de la surface des mers, *to pilot.* On se sert surtout de ce mot pour exprimer le service des hommes qui dirigent la marche d'un bâtiment le long d'un canal, d'un détroit, d'une rivière, à l'entrée d'un port, d'une rade, et à travers des rochers ou des hauts-fonds, etc.

PILOTIN. s. m. On a donné ce nom à des jeunes gens apprentis pilotes dans les vaisseaux. Occupés à s'instruire de l'art du pilotage, ils sont chargés à bord de tous les soins du second ordre, qui tiennent aux fonctions de pilote, tels que ceux de veiller sur les sabliers, pour que le temps soit toujours mesuré exactement, d'entretenir les boussoles ou les compas dans le meilleur état possible, de coopérer aux opérations de jeter le lok, de sonder, de pavoiser, et enfin de faire et d'inscrire tous les signaux ordonnés.

PINASSE. s. f. Petit bâtiment dont la qualité dominante doit être de bien marcher. Il est mis en mouvement à l'aide de voiles et de rames, et son gréement ressemble quelquefois à celui des Sloops, et quelquefois à celui des Shooners. — On donne le nom de pinasse à

Digitized by Google

certains bateaux armés de huit avirons, qui sont destinés pour le service des vaisseaux qui les transportent en mer.

PINCE. s. f. La pince d'un vaisseau est la partie inférieure de sa proue (fig. 38, C.), et la plus voisine de la quille *m*. Elle est ainsi nommée, parce que dans cette même partie, les largeurs du vaisseau sont très-petites à l'égard de celles qui sont plus voisines de la flottaison, ce qui lui donne une forme très-aiguë ou très-pincée suivant l'expression des marins.

PINCEBALLE. s. f. Grande tenaille dont les pattes sont deux cercles évidés ou deux anneaux plats en fer, et dont on se sert pour pincer ou saisir et porter un boulet rougi au feu. — Les calfats, à bord d'un vaisseau, emploient un boulet dans cet état brûlant, pour liquefier du brai dans un vase qui le contient, et qui supplée à l'usage des chaudières, *loggerhead* — Les cannoniers chargent les canons de boulets rouges à l'aide d'un semblable instrument.

PINCER. v. a. Un vaisseau est très-pincé (fig 38, C.), lorsque ses largeurs horisontales décroissent rapidement depuis les environs de la flottaison jusqu'à la quille, soit à l'avant, soit à l'arrière, de manière que les parties basses de sa proue et de sa poupe sont extrêmement aigues. On le caractérise aussi de même lorsque ce décroissement des largeurs horisontales a lieu dans toute l'étendue de ses fonds et par le grand acculement de ses varangues (fig. 2, P.). — Pincer le vent, *to haul the wind*, c'est recevoir son impulsion, sous le plus petit angle possible d'incidence, sur des voiles orientées aussi obliquement qu'elles peuvent l'être à la longueur du vaisseau qui les porte. C'est en d'autres termes tenir le plus près, ou courir au plus près, et l'effet de ces positions est de pousser le bâtiment vers l'origine du vent, autant que peuvent le permettre et la forme de la carène, et l'établissement des voiles, et les lames et les courans.

PINQUE. s. m. *Pink*, (fig. 16, V.). Bâtiment marchand, et à voiles latines. Sa carène est vaste ou à fond plat. Il est ordinairement à trois mâts, à antennes, et on en fait sur-tout usage sur la méditerranée. Son port s'élève quelquefois jusqu'à deux ou trois cents tonneaux. Il est sur-tout distingué par sa poupe qui est très-élevée.

PIQUER. v. a Quelquefois c'est frapper. On pique ou on sonne les heures à bord d'un vaisseau, en faisant frapper un battant sur sa cloche, autant de coups qu'il y a d'heures à indiquer. C'est alors piquer l'horloge, ou piquer la cloche, ou piquer les heures. — Piquer un homme d'un bout de corde, c'est l'en frapper fortement. — Le verbe piquer reçoit aussi une autre signification, et on dit piquer au vent, au lieu de s'élever au vent, quand on pince le vent ou lorsqu'on court au plus près du vent. — Un vaisseau est dit piqué des vers, lorsque ses bordages sont percés en une infinité de points, et en différens sens par des vers de mer qui se trouvent particulièrement dans les zones chaudes.

Digitized by Google

Piquette. s. m. Synonyme avec Buquette Voyez ce mot qui est plus généralement adopté.

Piquetter. v. a. Piquetter un mât ou une vergue, c'est marquer sur la longueur d'un mât ou d'une vergue ébauchés, et le lieu et la grandeur des diamètres variés qu'ils devront avoir en divers points, lorsqu'ils seront complétement achevés. — Piquetter un bau, c'est marquer les divers points du contour de sa face supérieure, qui est curviligne, telle que *zobe* (fig. 77, C.), sur la pièce de bois qui est destinée à le former; et par conséquent, c'est porter sur cette pièce les diverses ordonnées *bq*, *em*, etc., qui doivent déterminer la position relative d'un grand nombre de points de la face indiquée.

Piqure. s. f. Les trous que font les vers de mer dans l'épaisseur des bordages ou des planches qui enveloppent la carène d'un vaisseau, ainsi que dans des pièces de bois quelconques, sont des piqures de vers; et lorsqu'elles sont très-multipliées, le vaisseau, dans cet état, est piqué de vers.

Pirate, s. m. *Pirate.* On donne ce nom, et aux navigateurs qui, sans commission d'aucuns princes, courent les mers pour voler et piller les bâtimens qu'ils rencontrent, et aux vaisseaux mêmes qui portent de tels voleurs.

Pirater. v. n. *To rob at sea.* Voler sur mer ou faire le metier de pirate. (Voy. ce mot.).

Piraterie. s. f. Métier de pirate. (Voy. Pirate).

Pirogue. s. f. Petit bateau qui plonge peu dans l'eau et qui s'élève peu au-dessus du niveau de la mer. Il est formé souvent d'un tronc d'arbre creusé, et c'est dans cet état qu'il est en usage parmi un grand nombre d'Indiens. Alors il est mu à l'aide de pagaïes, et il jouit d'une stabilité si peu considérable, qu'il faut prendre de grandes précautions pour l'empêcher de se renverser, soit par l'effet des lames dont il est abordé, soit par celui du déplacement de quelque poids dont il est chargé. La longueur d'une pirogue est ordinairement très-grande à l'égard de sa largeur. La carène est très-aiguë, sur-tout à l'avant ainsi qu'à l'arrière, et une telle forme rend ces canots susceptibles de vaincre tres-aisément la résistance de l'eau, et par conséquent d'acquérir une très-grande vitesse progressive.

Pissotière. s. f. Nom d'un trou oblique qui est percé dans le milieu du feuillet de chaque sabord de la première batterie d'un vaisseau, et qui est dirigé à travers la muraille de ce vaisseau, de dedans en-dehors, afin qu'il serve à l'écoulement de l'eau qui peut accidentellement s'introduire par les bords des mantelets.

Pistolet. s. m. Ce mot et celui de minot sont souvent employés l'un pour l'autre. — Dans la construction du ciel de la galerie d'un vaisseau (fig. 1, A.), (fig. 42, C.), il y a des pièces de bois angulaires telles que *cbior* (fig. 21, C.), qui, fixées sur le plancher *bm* de la dunette, sont saillantes à une certaine hauteur au-dessus de la gale-

Digitized by Google

rie, et servent d'appui aux planches dont on recouvre la face extérieure, et de cette demi-voûte et du couronnement. Ces pièces angulaires portent le nom de pistolets.

PLACAGE. s. m. On donne ce nom à des bouts de planches de chêne, dont on recouvre extérieurement les intervalles de deux couples, dans le seul lieu où repose le pied des pompes d'un vaisseau. On voit en *p* et *u* (fig. 53, C.) les pompes qui sont établies à bord d'un vaisseau autour de son grand mât. Elles sont souvent au nombre de quatre, et comme leur pied *p* descend entre les mailles ou dans l'intervalle de deux couples voisins et correspondans, on applique sur leur face extérieure un placage ou un bout de planche qui est ensuite recouvert par les bordages, afin que les pompes n'étant plus entourées d'eau en *p*, n'exercent pas leur force d'aspiration sur l'étoupe qui remplit les joints des bordages adjacens. — On dit dans les chantiers que deux pièces de bois sont réunies à placage, lorsqu'elles sont appliquées l'une sur l'autre sans se pénétrer réciproquement par des adents.

PLAFOND. s. m. On donne ce nom à la plate-forme ou au plancher de la chambre qui est à l'arrière des canots.

PLAGE. s. f. *Sea beach or strand*. Espace plat qui est d'une étendue plus ou moins grande sur le rivage de la mer, et qui n'est recouvert d'eau que dans les grandes marées.

PLAN. s. m. *Plan*. Celui d'un vaisseau, *plan of a ship*, est une surface plane sur laquelle ce corps est projeté, en lui supposant une situation déterminée. Si on imagine ce vaisseau flottant dans l'état où il est représenté (fig. 1, 2 et 3, A.), on peut imaginer aussi qu'il soit projeté, 1°. sur un plan vertical parallèle à sa longueur (fig. 1); 2°. sur un plan vertical parallèle à sa largeur (fig. 2 et 3); et 3°. sur un plan parallèle au niveau de l'eau (fig. 13, P.). Alors on aura l'idée du plan d'élévation d'un vaisseau (fig. 1, P.), *plan of elevation*, du plan vertical de ses couples (fig. 2, P.), *vertical plan*; et enfin du plan horisontal de ses lignes d'eau *FGH* (fig. 4, A.) ou de ses lisses 8, 15, 14, 9 (fig. 1, P.), *horisontal plan*. Ces trois plans ainsi dénommés et ainsi formés, qui sont réciproquement perpendiculaires les uns aux autres, sont absolument nécessaires pour diriger les charpentiers dans la construction d'un bâtiment de mer, et c'est en comparant ensemble toutes ces projections, que l'auteur de ces plans donne à toutes les parties d'un vaisseau, et les formes les plus parfaites, et les rapports les plus avantageux qu'elles doivent avoir pour la composition d'un corps flottant qui soit doué de toutes les qualités désirables. — Le plan d'élévation présente les différentes longueurs d'un vaisseau à diverses profondeurs (fig. 1, P.), et on voit le plan d'élévation de la carène seule en *ADBEC*, (fig. 4, A.). — Sur le plan vertical, ou sur le vertical, sont tracés les contours réels de la moitié de chaque couple (fig 5. et 8. A.), c'est-à-dire, les largeurs d'un vaisseau, correspon-

Digitized by Google

dantes à des profondeurs déterminées ; et on voit le plan des couples de l'avant et ceux de l'arrière, rassemblés ou dessinés sur le plan du maître couple entier *f d o*, (fig. 2, P.). Enfin le plan horisontal F G' H S (fig. 4, A.), présente les différentes demi-largeurs de la carène du même vaisseau, qui correspondent à différentes longueurs, ou qui appartiennent à différentes lignes d'eau. — A ces plans fondamentaux, on en ajoute d'autres pour faciliter les opérations des charpentiers. On fait séparément le plan réel de chaque lisse, dont on voit les projections sur le vertical (fig 2, P.); *n s* est une de ces projections particulières, tandis que *a f n o* (fig. 69, G) est la forme réelle de la moitié d'une de ces lisses. Ces plans sont nécessaires non-seulement pour composer les lisses ou les ceintures solides dont on entoure les couples d'un vaisseau lorsqu'ils sont élevés sur la quille, comme on le voit (fig. 39, C.) ; mais aussi pour déterminer les équerrages des pièces composantes de ces mêmes couples, à la hauteur de ces mêmes lisses. C'est par les mêmes motifs qu'on trace aussi le plan, et des estains (fig. 61. et 67. G.), et des barres de l'arcasse, (fig. 59. 65. 66.). On y joint aussi, ou des plans, ou des devis détaillés de tous les emménagemens intérieurs d'un bâtiment (fig. 1. 15. 14. 4, P.) ; et c'est d'après ces plans divers qu'on parvient à construire complètement un bâtiment de mer quelconque. Ceux-ci sont nommés plans d'exécution, et les parties de vaisseau qu'ils représentent sont dessinées dans leur grandeur réelle ; tandis que les plans, tels qu'ils sont imaginés par l'ingénieur-constructeur, ne présentent les mêmes parties que réduites à plusieurs lignes pour pied. — Dans l'arrimage de la cale d'un vaisseau, ou dans l'arrangement des barriques qui contiennent les approvisionnemens, on distingue des plans d'arrimage qui sont autant de couches horisontales de ces mêmes barriques placées les unes au-dessus des autres. Lorsque la profondeur de la cale est considérable, il y a jusqu'à trois plans d'arrimage qui sont distingués, l'inférieur ou le plus bas, par le nom de premier plan, et successivement par ceux de second et de troisième plan ; les petits bâtimens ne reçoivent qu'un seul plan. Lorsque les barriques qui forment un seul et même plan, sont pleines d'eau douce, alors on donne à cette suite de barriques le nom de plan d'eau.

PLANCHE. s. f. Dans tous les bateaux qui s'enfoncent peu dans l'eau, et qui peuvent s'approcher de très-près du rivage de la mer, il y a une longue planche, *gang board of a boat*, pour établir une facile communication de leur bord à terre. Ordinairement on cloue sur une des faces d'une telle planche, des tringles transversales, pour servir à arrêter les pieds de ceux qui, en marchant, peuvent glisser et tomber à la mer. L'usage de telles planches a fait dire proverbialement que la planche est tirée, lorsqu'on veut exprimer qu'il n'est plus possible de revenir à terre. — C'est encore le même usage qui a fait nommer jours de planche, *lay days*, les jours déterminés en nombre, qui sont ac-

Digitized by Google

cordés pour le déchargement entier d'un bâtiment de commerce, quoique la plupart de ces bâtimens ne puissent assez approcher du rivage pour qu'une planche puisse établir une communication entre eux et la terre, de manière à y débarquer, par ce moyen, leur cargaison. (Voy. Jour). — On nomme planches d'ouverture, dans les chantiers des ports, certaines planches qu'on cloue à différentes hauteurs dans l'ouverture et sur certains points des branches d'un même couple de vaisseau, afin de maintenir ces branches dans la distance respective qui leur a été assignée, et à laquelle elles sont établies. Cet assujétissement des branches de chaque couple n'a lieu que lorsqu'ils sont dans l'état représenté (fig. 39, C.), et il ne subsiste que jusqu'au moment où leur situation est assurée par leur liaison avec d'autres pièces composantes du vaisseau en construction.

Plançon. s. m. *Plank timbers*. Pièces de bois longues et droites, et qui, par ces dimensions, sont susceptibles d'être réduites à l'aide de la scie, en bordages ou en planches plus ou moins épaisses.

Plantage. s. m. Dans une corderie de marine, on donne ce nom à un assemblage de charpente placé à l'extrêmité de l'atelier. Il est composé de pièces de bois de très fortes dimensions, qui sont plantées en terre, placées à trois pieds de distance réciproque, et appuyées par des arc-boutans. Ces montans s'élèvent verticalement de quatre pieds au-dessus du sol, et ont ordinairement un pied d'équarrissage. Ils sont traversés, à hauteur d'appui, par une planche forte, épaisse et horisontale, qui est chevillée sur ces mêmes montans, et cette planche est percée de quatre trous. C'est par ces mêmes trous qu'on introduit l'extrêmité d'autant de manivelles qui servent à tortiller les torons dont on compose les cordages, et c'est pour former un support solide, soit à ces manivelles, soit à l'action des cordiers, que le plantage décrit est établi dans une corderie.

Plastron. s. m. Pièces de bois qui, sous la forme des apôtres des grands vaisseaux, sont appliquées sur chaque face latérale de l'étrave d'un canot, pendant sa construction, afin qu'elles servent de base solide sur laquelle on puisse clouer et arrêter les extrêmités des bordages ou des planches qui recouvrent extérieurement les couples des petits bâtimens de cette espèce.

Plat. s. m. Dans certains couples des bâtimens de mer, la varangue est conformée de manière que son contour extérieur s'éloigne peu, excepté à ses extrêmités, du plan prolongé de la face supérieure de la quille. Telle est, par exemple, la varangue *a o u c* (fig. 89, C.), dont le contour extérieur *a o u c* semble formé, 1°. par une ligne droite passant par *o u*, face supérieure de la quille parallèle à *e d*, et qui se termine à deux points correspondans à *e* et *d*; et 2°. par deux courbes égales, raccordées avec cette ligne droite, qui s'élèvent par leurs extrêmités en *a* et *e*, pour donner de l'acculement à cette varangue. La partie droite de celle-ci est nommée le plat de la varangue, *flat of*

Digitized by Google

the floor timber, et lorsque toutes les varangues d'un bâtiment, ou du moins le plus grand nombre des varangues des couples de levée, ont beaucoup de plat, ou une partie plate très-longue, ce bâtiment est dit construit à varangues plates. Tels sont les bateaux plats dans lesquels l'acculement ou le relèvement des varangues est très-foible. — Le plat d'une rame ou d'un aviron, *wash*, est la partie *B* (fig. 74, G.), par laquelle le rameur refoule l'eau, afin de trouver une résistance qui lui serve de point d'appui pour mouvoir un bateau, en faisant usage de la rame *A B*. C'est dans cette rame la partie qui présente moins d'épaisseur et de plus grandes largeurs. Un aviron est sur le plat, lorsqu'étant placé horisontalement sur le bord du bateau, sa partie plate *B* reste parallèle à la surface de la mer. — Dans un vaisseau, l'équipage est partagé en plusieurs groupes de sept hommes, pour prendre ensemble, et dans un même plat, leur nourriture journalière, de là vient que les matelots qui composent un même groupe sont dits être du même plat, *mess mates*. On distingue ainsi le plat des matelots, *mess*, le plat des soldats, le plat des officiers mariniers, et même le plat des malades, suivant l'état des personnes qui sont réunies pour un même plat, *to mess together*.

Plat-bord. s. m. *Gun wale*. Suite de larges bordages ou de larges planches, qui, placées horisontalement sur le sommet de la muraille d'un vaisseau et dans toute sa longueur, recouvrent la tête des alonges de tous les couples, afin que l'eau ne puisse descendre dans les mailles, c'est-à-dire, dans les intervalles de ces couples. — Lorsqu'on veut indiquer une certaine inclinaison extraordinaire et latérale d'un bâtiment, et lorsqu'elle a été portée à un tel point que le plat-bord se trouve au niveau de l'eau, on dit que le bâtiment a eu ou a mis le plat-bord à l'eau, *to have the gunnel in*.

Plate-bande. s. f. Dans la composition d'un affût, une plate-bande est une large bande de fer, *clamp of a gun, or cap square*, courbée, et qui, tournant à charnière sur une de ses extrémités, embrasse le tourillon du canon, pour servir à le retenir dans son affût. — On nomme plate-bande dans la construction d'un vaisseau, de larges bordages ou planches, qui croisent extérieurement les montans de poupe (fig. 2, P.), *rails*, et dans une direction horisontale. Elles s'étendent même au-delà des montans de cornière, et sont placées presque parallelement, à diverses hauteurs, sur la poupe. Dans un vaisseau de 74, celle de ces plate-bandes qui est la plus basse, correspond au milieu de l'intervalle du premier au second pont; la suivante est placée à la hauteur de l'appui des fenêtres (fig. 42. C.) de la chambre de conseil; une troisième est établie à la hauteur du gaillard d'arrière; et enfin une quatrième correspond à la dunette. Toutes ces plate-bandes présentent dans leur longueur une courbure douce et agréable, soit dans le sens vertical, soit dans le sens horisontal, pour ajouter à la

Digitized by Google

grace que donnent à la poupe tous les autres ornemens dont elle est ordinairement décorée.

Plate-forme. s. f. Assemblage de pièces de bois et de planches, dont on forme une espèce de plancher horisontal. C'est ainsi que dans la cale d'un vaisseau, c'est-à-dire, dans la fosse aux cables, dans la soûte aux poudres, on construit une plate-forme pour servir de base, d'un côté aux cables du vaisseau, *cable stage*, et de l'autre, à ses provisions de poudre en barils. — Au centre de l'éperon *b n s* (fig. 3. P.) d'un vaisseau, on établit aussi une espèce de plancher qui est en partie à treillis ou à jour, et qui reçoit le nom de plate-forme d'éperon, *head gratings*. Cette plate-forme est placée à la hauteur (fig. 1. P.) des feuillets des sabords de la seconde batterie, et elle rend commodes toutes les opérations qui doivent être exécutées dans cette partie extrême d'un bâtiment. — On nomme aussi plate-forme du maître valet une certaine partie du faux pont, comprise entre l'archi-pompe et les soûtes à pain, parce que c'est dans cet espace, que le commis du munitionnaire distribue les vivres journaliers aux gens de l'équipage.

Platin. s. m. Rivage plat et sablonneux de la mer, et qui est couvert ou découvert par les marées, affluentes ou refluentes.

Plèche. s. f. Ce mot est synonyme avec Guérite de hune. (voyez Guérite.)

Plein. s. m. Le plein de l'eau, *high water*, ou le plein de la mer, est l'état de la mer, lorsque, par le flux, ses eaux se sont élevées à toute la hauteur de laquelle elles doivent descendre par le reflux. C'est aussi le moment où le flux cesse, et où le reflux va commencer. — Un vaisseau est allé au plein, ou a mis au plein, ou a donné au plein, lorsqu'il est jeté sur la côte, ou par ceux qui le conduisent, afin d'éviter un péril plus grand dont ils sont menacés, ou par l'action du vent, des lames et des courans.

Plein. adj. Un vaisseau court à pleines voiles, *full sails*, lorsque le vent frappant sur tous les points de la surface de ses voiles, les tient parfaitement tendues; et il porte plein, lorsque ses voiles reçoivent l'impulsion du vent sur toute l'étendue de leur surface, et sous un angle d'incidence d'une certaine grandeur, *to keep the sails full*. Il porte près et plein, *full and by*, si ses voiles sont pleines ou bien enflées par le vent, en même-temps qu'elles sont orientées au plus près, c'est-à-dire que le vent les frappe sous un angle d'incidence un peu considérable. — La mer est pleine, lorsque, par le flux, ses eaux sont parvenues à toute la hauteur où elles peuvent être portées dans la marée d'un jour déterminé, *high water*; et un vaisseau est en pleine mer, lorsqu'il est si éloigné des côtes, qu'il se trouve hors de la vue de toute terre.

Plet ou pli de cable. s. m. *Fake of a rope coiled up*. Quand un cable, ou un cordage quelconque est roulé sur lui-même, comme on le voit (fig. 43. C.), c'est-à-dire, cueilli en rond, ou mis en rond

Digitized by Google

tous les tours qu'il fait autour du centre de la roue, sont autant de plets ou de plis de ce cordage.

PLIER. v. n. Incliner. Un vaisseau plie, *to heel along*, lorsque, sous l'effort de ses voiles, il prend une inclinaison latérale qui va au-delà des limites gardées, dans les mêmes circonstances, par les bâtimens qui n'ont qu'une stabilité commune. Si cette inclinaison se fait à droite ou à gauche, on dit qu'il plie sur tribord ou sur babord, *to heel a port or starboard*; si elle devient plus facile sur un côté que sur l'autre, on dit qu'il plie davantage sur le côté indiqué; et enfin, si elle est extrême, sans causes extraordinaires, on dit qu'il plie beaucoup, *to lye along very much*.

PLOC. s. m. C'est un mélange de poils de bœuf, de vache, de chien et d'autres animaux, dont on compose une enveloppe qu'on applique extérieurement sur les bordages de la carene d'un vaisseau, ou qu'on étend sur les planches goudronnées dont on recouvre cette même carene, pour contribuer à la conservation du franc bord ou de la première enveloppe du bâtiment.

PLOMB. s. m. *Lead*. Lorsqu'à la mer, on veut mesurer la profondeur de l'eau, on laisse couler jusqu'au fond, un poids très-lourd attaché à une petite corde nommée ligne; et comme ce poids est ordinairement de plomb, on le nomme plomb de sonde, *plummet, sounding lead*, ou plomb à sonder. Sa forme est pyramidale, et sa base inférieure est excavée pour être remplie de suif quand elle est mise en usage, afin qu'en reposant sur le fond, elle se charge d'un échantillon ou d'une empreinte qui indique la qualité ou l'état du sol sur lequel elle est tombée. — Le poids de tels plombs varie de 5 à 100 livres, parce que ces plombs servent, les uns pour de grandes sondes, *deep sea leads*, et les autres pour de petites sondes, *hand lead*, suivant la profondeur d'eau qu'il s'agit de mesurer.

PLOMBER. v. a. Lorsqu'on garnit de plomb les parois intérieures des écubiers ou des dalots d'un vaisseau, c'est les plomber. De même aussi c'est plomber, que de recouvrir de plomb plusieurs joints ou liaisons des bordages de la proue d'un vaisseau. — Plomber un vaisseau, c'est le charger plus pesamment en lest de fer, afin qu'il acquierre par ces poids et par la place où ils sont établis, un nouveau degré de stabilité. — On plombe les couples d'un vaisseau, lorsqu'à l'aide d'un fil à plomb, on les établit dans la position qu'ils doivent avoir sur la quille de ce vaisseau en construction, ou telle qu'elle est indiquée (fig. 39. C.).

PLONGER. v. n. Un vaisseau qui plonge de N pieds dans l'eau, *to duck in the water*, n'est pas enfoncé sous l'eau de ce nombre de pieds; mais une partie de son volume, et dont la hauteur est de N pieds, est enfoncée dans l'eau, ou au-dessous du niveau de l'eau; on dit alors en d'autres termes, que ce bâtiment tire N pieds d'eau. Si sa partie antérieure ou postérieure a sous l'eau une trop grande partie de

Digitized by Google

son volume, dans l'état de flottaison du vaisseau; on dit que ce bâtiment plonge trop, de l'avant ou de l'arrière.

PLOQUER. v. a. C'est garnir de ploc les planches goudronnées avec lesquelles on recouvre ou on double la carene d'un vaisseau. (Voyez Ploc).

POINÇON. s. m. On donne ce nom à un instrument pointu et de fer. Il y en a dont la forme est celle d'une pyramide quadrangulaire et tranchante sur ses arrêtes. Sa hauteur est de deux pouces et demi, et les calfats en font usage pour ouvrir, dans la tête des gournables ou chevilles de bois, un trou qui puisse recevoir une languette de bois nommée tapon. Ces gournables, destinées à fixer les bordages d'un vaisseau, sont maintenues dans leur place à l'aide de ces tapons qui pressent les deux parties séparées de leur tête contre les parois du trou qu'elles remplissent. — D'autres poinçons arrondis sont nommés poinçons pour doublage, parce qu'ils sont employés à percer des trous dans les feuilles de cuivre avec lesquelles on recouvre ou on double la carene de certains bâtimens. Ces trous servent au passage des clous qui attachent ce doublage à la carene.

POINT. s. m. Dans le pilotage, ou dans l'art de la navigation, faire le point, *to prick the ship's place*, *to do a day's work*, c'est déterminer le point de la surface de la mer, où est parvenu un vaisseau après une route qui est connue par sa longueur et par sa direction. Lorsque cette détermination manque d'exactitude, on la rectifie; et c'est alors corriger le point. — La position de ce point n'est quelquefois qu'estimée ou approchée; et le point réel du vaisseau est en avant ou en arrière du point estimé; alors le vaisseau est en avant ou en arrière du point, *a head or a stem of one's reckoning*. Comme le calcul de la position de ce point se fait journellement pour l'heure de midi à bord d'un vaisseau, on le nomme quelquefois le point de chaque midi, *day's work*. — C'est dans le même sens qu'on donne le nom de point de partance à celui qu'on choisit, en s'éloignant d'un côté, pour servir de terme extrême de la route que doit faire un vaisseau; et comme chaque jour à midi, on imagine que le prolongement de la route n'est qu'une nouvelle route qui commence à cette heure pour finir au midi suivant, et être considérée de la même manière, de ce dernier midi à celui qui le suit, etc. On donne le nom relatif de point de départ, *departure*, à chaque point d'où le vaisseau est parti à midi, et celui de point d'arrivée, au point du globe sur lequel le vaisseau se trouve au midi suivant; *arrival place from whence a ship takes her departure*. — Les navigateurs font le point à l'aide du quartier de réduction, ou en calculant directement les parties des triangles qui servent à déterminer le chemin partiel du vaisseau, soit en latitude, soit en longitude, et alors c'est faire le point, ou par le quartier, *plane sailing*, ou par les sinus. On le fait par les cartes, lorsqu'on trace sur les cartes marines les triangles qui servent à fixer le point d'arrivée d'un vaisseau, avec les données

Digitized by Google

déjà indiquées. — Dans l'art de la manœuvre, on nomme point vélique le point d'intersection de la résultante des résistances partielles que l'eau oppose aux élémens de la carene d'un vaisseau, et d'une ligne verticale menée par le centre de gravité de ce bâtiment, parce que ce point est la limite au-dessus de laquelle on ne peut sans danger établir la résultante des efforts du vent sur les voiles déployées de ce même vaisseau. — Dans une voile, le coin de sa surface est nommé le point de cette voile, *clue of a sail*. Si c'est celui auquel est attaché le cordage nommé l'amure, ou celui nommé l'écoute, il reçoit le nom de point d'amure, *tack*, ou de point d'écoute, *clue*; tel est le coin isolé, *g o f*, d'une voile (fig. 20. M.) qni varie de nom, s'il est tiré à l'aide de l'amure *o b* ou de l'écoute *o n*. On le nomme aussi, dans un vaisseau, le point du vent, *weather clue of a sail*, s'il est du côté d'où vient le vent, comme le sont les coins de voiles placés à droite, dans le vaisseau représenté (fig. 1. A.); tandis que les coins des mêmes voiles qui sont du côté opposé, sont les points de sous le vent. — On donne, dans l'art de bâtir les vaisseaux, le nom de bordages de point aux planches qui recouvrent la carene d'un vaisseau, et qui ont une même épaisseur, en exceptant ceux qui sont placés près de la flottaison, et qui augmentent d'épaisseur à mesure qu'ils approchent des préceintes.

Pointage. s. m. C'est l'art de pointer les routes d'un vaisseau, ou de déterminer sur des cartes marines le lieu de la mer auquel est parvenu ce vaisseau. On donne le même nom à l'opération graphique qui est employée pour placer ce point avec la précision que peut comporter la variation des bases sur lesquelles elle est établie. (Voyez Point et Pointer).

Pointe. s. f. On donne ce nom à une langue de terre ou de rochers qui s'avance plus ou moins au milieu de la mer, en conservant une certaine élévation au-dessus du niveau de l'eau, *fore land*. — Ce mot est aussi synonyme avec celui d'air de vent, parce que ces airs de vents sont assez ordinairement désignés sur la rose des boussoles, par la pointe d'autant de pyramides droites dont le centre de la base est au centre de ces boussoles, *point*. C'est en étendant cette signification, qu'on dit d'un vaisseau, qu'il navigue à 5 ou à 6 pointes, lorsque, ses voiles étant orientées au plus près, le vent ne peut servir à le mouvoir qu'autant que sa direction fait avec la quille un angle dont la mesure est égale à cinq ou six fois 11 degrés 15 minutes, qui est la valeur d'un quart de vent : et enfin comme dans cette extrême position des voiles, leurs boulines sont roidies du côté du vent, pour maintenir ces voiles mieux déployées ; un vaisseau, dans cet état, est dit aussi naviguer à pointe de bouline.

Pointer. v. a. Lorsque sur une carte marine, on fait les opérations nécessaires pour y marquer le point de la mer auquel est parvenu un vaisseau après une route connue, c'est pointer la carte, *to prick the*

Digitized by Google

chart, to prick off the ship on the chart. — A la mer comme à terre, pointer un canon, c'est le diriger vers un but déterminé, et lorsque ce but est de démâter un bâtiment ennemi, ou de frapper sur la partie visible de ce bâtiment, ou de percer sa carene, c'est alors pointer, ou à démâter, *to disable the masts, to carry away any masts*, ou en belle, ou à couler bas, *to point the guns so as to sink an enemy's ship.* — Lorsque quelques canons d'un vaisseau sont dirigés par les sabords de la proue, sur un bâtiment poursuivi, ils sont pointés en chasse; et s'ils sont dirigés par les sabords de poupe sur un ennemi qui poursuit, ils sont pointés en retraite.

Pointure. s. f. Les coins inférieurs d'une voile quadrangulaire dans un vaisseau, ceux auxquels on attache des cordages qui servent à tenir cette voile déployée, portent le nom de points; mais les coins supérieurs qui sont attachés à la vergue qui porte la voile, sont distingués sous le nom de pointures; ainsi *c* et *d* (fig. 79. M.) sont les points de la voile *a c d b*, et les coins *a* et *b* sont les pointures, comme étant les extrêmités de l'envergure *a b* de cette voile, *earings.* — Les pointures de ris, sont des pattes ou des demi-anneaux de corde qui sont attachés à chaque extrêmité des bandes de ris sur les ralingues latérales d'une voile; et si on leur donne ce nom, c'est que des ris étant pris dans cette voile, ces pattes sont alors fixées ou attachées aux extrêmités de la vergue *a b*, c'est-à-dire, en *a* et *b*, comme la bande de ris est pliée sur l'étendue de cette même vergue. De là est venue la dénomination de rabans de pointure, qu'on donne aux cordages qui servent à lier les pointures d'une voile aux extrémités de sa vergue.

Polacre. s. f. *Polacre.* Bâtiment de charge en usage sur la Méditerranée. Il porte trois mâts dont les deux plus grands sont à pible (fig. 14. V.), avec des voiles quadrangulaires. Quelques polacres sont gréées de voiles latines enverguées à des antennes; et d'autres ont une voile semblable à celle des chebeks.

Police. s. f. On nomme police d'assurance, *policy of insurance*, un contrat par lequel un assureur s'engage, pour une somme convenue, de payer la valeur ou la diminution de valeur de certaines marchandises, et même de certains bâtimens de mer dans des cas exprimés et distingués avec précision, tels que ceux de naufrage ou d'avaries. Cet acte peut être fait sous signature privée, et il contient les noms des navires, des assureurs, des assurés, ainsi que leurs conventions réciproques avec tous les détails nécessaires. — On donne aussi le nom de police de chargement, à ce qui est nommé plus ordinairement connoissement, *bill of lading.* (Voyez ce mot).

Pomme. s. f. Des sphères aplaties et en bois qui terminent les bâtons de flammes, de girouettes, de pavillon, de foc, portent le nom de pommes de flamme, *acorn of a pendent staff;* de girouette, *truck of a vane;* de pavillon, *truck of the mast head;* de bâton de foc, (fig. 1, A.) — Les pommes de racage ou de raques, *trucks of the parrel,*

Digitized by Google

sont des boules de bois percées diamétralement, et qui font partie du racage d'une vergue, comme on le voit (fig. 89, M.). (Voyez Racage). — Des pommes goujées, *seizing trucks* (fig. 62, M.) sont des boules de bois qui sont cannelées sur leur équateur, et percées diamétralement. Le cordage qui sert à les attacher à un point fixe, les entoure par leur cannelure, et le trou diamétral sert au passage d'une manœuvre courante. Quelques-unes de ces pommes sont aussi cochées, c'est-à-dire, qu'elles portent une cannelure perpendiculaire à la première, et qui est faite pour loger, en partie, un cordage fixe, comme un hauban, auquel elles sont attachées, afin qu'elles ne puissent tourner dans aucun sens. — Une pomme d'étai, *mouse of a stay*, (fig. 72, M.) est une espèce de bourlet qu'on forme sur un point de la longueur d'un étai, et à peu de distance de son œillet, pour empêcher celui-ci de glisser, lorsque ce bout de l'étai embrasse la tête d'un mât, qu'il doit servir à étayer. La figure de cette pomme est élongée, et assez semblable à celle d'une poire. Pour la composer, on étend du goudron chaud sur la place qu'elle doit occuper, on l'entoure de fils carets détors et bien peignés, on la recouvre de tours pressés et multipliés de bitord, en donnant à leur assemblage la forme indiquée, et enfin on garnit cette œuvre d'un filet qui l'enveloppe, et qui est travaillé comme l'entourrage de l'œillet même de l'étai. (Voyez Œillet.) — Les pommes de tournevire, *mouses of the voyal*, qu'on peut remarquer sur divers points de sa longueur *q t n z s y f p q* (fig. 43, M.) ressemblent à autant de bourlets sphériques, faits en corde. Ces pommes sont distribuées de quatre en quatre pieds, et elles servent non-seulement à empêcher de glisser les garcettes ou cordages qui lient la tournevire à un cable qu'elle entraîne avec elle, lorsqu'elle est roidie à l'aide du cabestan, mais aussi à l'empêcher elle-même de glisser sur la cloche du cabestan qu'elle enveloppe. Le travail de ces pommes ressemble à celui des pommes d'étai; la différence est dans la forme de ces pommes, et celles de la tournevire ont dans leur plus grand cercle, un contour double de celui de la tournevire elle-même.

Pont. s. m. *Deck*. Plancher presqu'horisontal, qui s'étend d'une extrêmité à l'autre, et qui partage l'intérieur d'un vaisseau, comme ceux des édifices civils les distribuent en divers étages. — Dans les bâtimens qui ne sont pas destinés pour la guerre, un pont n'est qu'une couverture qui met l'intérieur du bâtiment à l'abri des lames et de la pluie, en même temps qu'il sert de plancher sur lequel on peut marcher de l'étrave à l'étambot, *spar deck*. — Dans les vaisseaux de guerre, les ponts doivent être assez forts et assez solides pour soutenir de chaque côté un certain nombre de pièces de canon plus ou moins considérables par leur diamètre. Lorsque ces ponts sont au nombre de deux ou de trois (fig. 1, A.), l'inférieur reçoit le nom de premier pont, *lower deck*, *lower gun deck*, et porte les plus gros canons; le

Digitized by Google

suivant est nommé second pont, *middle deck*; et le supérieur, troisième pont, *upper deck*. — Dans tous ces derniers vaisseaux, ainsi que dans ceux qui n'ont qu'un seul pont, et même dans les flûtes, il y a une espèce de pont placé au-dessous du pont inférieur qui porte des canons. On le nomme faux pont, *orlop deck*, peut-être parce qu'il n'a pas la destination des ponts supérieurs, ou parce qu'il n'est pas continué de l'étrave à l'étambot. On voit sa position (fig. 1. P.), et ses deux parties en *z u* et *F D*. Il sert à partager en portions inégales l'espace qui règne entre la batterie basse et le fond de la cale d'un vaisseau; et c'est sur ce faux pont qu'on forme plusieurs emménagemens qui, aussi nécessaires qu'ils sont utiles, sont indiqués dans la figure (14. P.) — Le pont supérieur d'un bâtiment de guerre est recouvert à ses extrêmités par des demi-ponts qu'on nomme gaillards, et qu'on peut distinguer (fig. 13. P.), où *G A i* est le gaillard d'arrière, et *x* le gaillard d'avant; (voyez Gaillard). Lorsque l'intervalle *a b c d* de ces gaillards est rempli par un plancher en caillebotis, ce plancher reçoit le nom de pont à caillebotis, parce qu'alors il forme, avec les gaillards et les passe-avants, un plancher continu de l'avant à l'arrière. — On donne le nom de pont volant, *hanging stage*, à un plancher amovible qui sert ou à mettre à l'abri les gens de l'équipage, ou à faciliter, dans différentes parties d'un vaisseau, le travail des calfats ou des charpentiers. — Lorsque dans certains petits bâtimens, il y a un plancher qui ne s'étend pas directement d'une extrêmité à l'autre, et qu'il est interrompu dans sa longueur, pour qu'au-dessous de lui on puisse former des logemens d'une élévation plus considérable, ou pour d'autres desseins, ce plancher est nommé pont coupé. — Dans les corderies des ports, le pont est un plancher incliné, ou un marche-pied fait en planches. Il est placé devant la roue des fileurs, et ils y montent pour atteindre aux molettes les plus élevées qui sont fixées sur le contour du chapeau de la roue, afin d'y attacher le bout de chaque fil qui doit être fabriqué.

PONTADE. s. f. Entaille quarrée et préparatoire que les charpentiers font à coup de hache, dans une pièce de bois brut, et en divers points de sa longueur, pour y présenter la fausse équerre, et juger ainsi du bois qui doit être enlevé sur ses contours, afin de donner à cette pièce une figure déterminée.

PONTER. v. a. Un bâtiment est dit ponté ou non ponté, lorsque son intérieur est couvert ou partagé par un ou plusieurs ponts; c'est-à-dire, par des planchers qui s'étendent d'une de ses extrêmités à l'autre, *decked vessel*, *undecked or open*. (Voyez Pont).

PONTON. s. m. *Pontoon*. On donne ce nom à quelques bâtimens dont le fond est plat, qui sont forts et solides, et qui ne sont en usage que dans l'intérieur et pour les opérations des ports. Leurs sections horisontales s'éloignent peu de la forme d'un parallélograme rectangle, lorsqu'ils sont construits exprès pour servir de pontons. Quel-

Digitized by Google

quefois des vaisseaux trop vieux pour naviguer, sont transformés en pontons. Si ce sont des bâtimens de guerre, on les rase jusqu'à leur premier pont, sur lequel on établit des cabestans ; et ces derniers pontons, comme les premiers, sont destinés, suivant leur grandeur et leur stabilité, à faciliter soit l'armement ou le désarmement des vaisseaux, soit l'abattage ou l'inclinaison latérale des bâtimens qui ont besoin d'être visités, ou réparés, ou doublés, ou carenés.

Porque. s. f. *Rider*. Nom des couples qu'on établit en-dedans de certains couples de levée d'un vaisseau, pour ajouter aux liaisons des parties qui composent la coque du bâtiment. On voit dans la figure (53. C.), 1°. la quille *q* sur laquelle est fixé un couple dont les branches sont dirigées de chaque côté dans un espace tel que *l*; 2°. l'épaisseur ou la section *a l* de chaque vaigre ou de chaque planche qui recouvre partiellement la face intérieure de ce couple, en le croisant perpendiculairement; et 3°. enfin, la porque *x p a y* qui est appliquée sur ces mêmes vaigres et sur la carlingue dans le plan prolongé du couple correspondant, ou dans l'intervalle de ses deux branches. — Ces porques sont, comme les couples, composées de varangue, genoux et alonges; et suivant le contour de leur varangue, elles sont dites plates, *floor riders*, ou acculées, *after most and fore most riders* — Ces porques, qui ne sont que des moyens de liaison, sont bien moins nombreuses que les couples de levée, et elles sont distribuées de manière qu'il y en a une au milieu de chaque intervalle des sabords de la batterie basse. Leurs branches ne s'élèvent que jusqu'au premier pont *xy;* et deux d'entr'elles sont disposées pour former un côté de la carlingue, soit du grand mât *m*, soit du mât de misaine *g* (fig. 22, C.). On voit leur place en *z* et en *m* (fig. 1, P.). Les côtés opposés de ces mêmes carlingues étant faits d'une pièce de bois semblable à une varangue de porque, on donne à ces pièces le nom de fausse porque ou de demi-porque.

Porquer. v. a. C'est fortifier, par des porques, l'assemblage des couples, des vaigres, de la carlingue, et de la quille d'un vaisseau. (Voyez Porque). C'est aussi exécuter ces porques et les établir chacune dans leurs places respectives.

Port. s. m. Lieu qui offre aux bâtimens de mer une retraite à l'abri des vents, des tempêtes et des lames. S'il est placé dans les sinuosités d'une rivière profonde et près de son embouchure, c'est un port de rivière; mais s'il n'est qu'un enfoncement de la mer entre des terres, c'est un port de mer, *sea port*. Si le gouvernement y entretient les vaisseaux de la nation, c'est un port militaire, *royal dock yard;* mais s'il est destiné uniquement pour les bâtimens de commerce, c'est un port marchand, *trading sea port town.* — C'est dans ces ports qu'on travaille à la construction, au radoub, au carenage des vaisseaux, ainsi qu'à leur armement et à leur désarmement, ou à leur charge-

ment et à leur déchargement ; mais si ces lieux ne sont pas disposés pour toutes ces opérations, et qu'ils ne soient qu'une retraite simple, on les nomme ports de relâche.—Lorsque l'entrée d'un port est ouverte ou défendue, on le nomme port ouvert ou port fermé ; et on lui donne encore ces derniers noms, lorsque les lames de la mer s'y propagent directement, ou ne peuvent s'y introduire que par réflexion, c'est-à-dire, en perdant leur grandeur et leur force.—Si un banc de sable s'élève à l'entrée et croise l'ouverture d'un port, celui-ci est dit un port à barre, *sea port with a bar.*—Si le flux et le reflux de la mer s'y font sentir, c'est un port de marée comme tous ceux de l'Océan.—Si un vaisseau en mer est dans une position à pouvoir se refugier à volonté, dans certain port où il se soustrairoit à un vent régnant et impétueux, on dit alors qu'il a un port sous le vent, *port under the lee.*—Le port d'un vaisseau, *burthen or tunnage*, est le poids total que ce bâtiment peut transporter avec sûreté, conséquemment à sa forme et à ses qualités. De même qu'un vaisseau de guerre est désigné par le nombre de ses canons, la grandeur d'un bâtiment marchand est indiquée par le nombre des tonneaux du poids de 2000 dont il peut être chargé. C'est ainsi qu'on dit d'un tel bâtiment qu'il est de *N* tonneaux, *burthen N tuns.* Cependant on doit remarquer que ce port est exprimé ordinairement de deux manières : 1°. il y a le port en tonneaux de poids, qui est toujours le poids du volume d'eau déplacé par le bâtiment en comptant depuis l'état de sa flottaison quand il est totalement vide, jusqu'à sa flottaison lorsqu'il est complètement chargé ; 2°. il y a le port en tonneaux d'arrimage ou d'encombrement, qui n'est que le volume de la cale de ce bâtiment ou de tout l'espace dans lequel peuvent être rangées toutes les parties de sa charge. Le volume de ces derniers tonneaux est de 42 pieds cubes, et il paroît être celui de quatre barriques de vin de Bordeaux placées les unes sur les autres. La distinction établie entre ces deux manières d'estimer le port d'un vaisseau vient de ce que les formes des carènes sont très-variées, et ne sont pas également favorables à l'arrimage d'une même quantité de marchandises, quoique d'ailleurs d'un port égal en tonneaux de poids. Elle vient aussi de l'inégalité et de l'extrême variété qui régnent entre les pesanteurs spécifiques de toutes les espèces de marchandises que le commerce fait importer ou exporter par mer, ainsi que de la nécessité de calculer le fret des bâtimens, tantôt à raison du poids des objets à transporter, tantôt à raison de leur volume. — On nomme port permis, une certaine quantité de tonneaux en marchandises quelconques que les officiers marchands peuvent embarquer pour leur compte et sans payer de fret sur le bâtiment dont le soin leur est confié, *tun's permission.*

PORTAGE. s. m. Action de porter d'un lieu à un autre.—Des marchandises ne sont transportées d'un magasin au bord de la mer et à

Digitized by Google

bord d'un vaisseau, ou de la mer dans un magasin, qu'avec de certains frais, dont la masse reçoit le nom général de portage.

Porte-bossoir. s. m. *Supporter of the cat head.* — Pièce de bois angulaire qui a la forme d'une console, et qui placée, sous un bossoir dans un vaisseau, lui sert de support ou lui aide à soutenir le poids des ancres qui souvent sont suspendues à ce bossoir. On voit en *o* (fig. 38, C), et en *A q* (fig. 10, M.) la courbe en bois qui reçoit le nom de porte-bossoir; et le bossoir *A z n* est chargé d'une ancre *tc*.

Porte-collier. s. m. *Belaying cleat of the lower mast.* On donne ce nom aux taquets des mâts ou aux pièces de bois, qui, portant des coches profondes sur leur épaisseur, comme on le voit (fig. 4, M.), et qui étant clouées sur le fût d'un bas-mât de chaque côté, servent de support aux colliers d'un tel mât (Voyez Colliers). — Le tenon qui termine le mât de beaupré en *t* (fig. 14, A.), et qui est plus aisé à distinguer (fig. 40.), est aussi nommé porte-collier, parce qu'il est embrassé par un chouquet de fer qui lui forme une espèce de collier (fig. 43).

Porte-gargousse. s. m. *Cartridge box.* Cylindre creux fait en bois léger et propre à contenir une gargousse. Il sert à la transporter partout où elle est destinée. Il y en a de diverses grandeurs pour les différentes batteries d'un vaisseau.

Porte-haubans. s. m. *Chain-wales.* Planches longues, larges et épaisses. Elles sont placées horisontalement et en-dehors d'un vaisseau; elles s'appuient par leur épaisseur et sont fixées solidement sur sa muraille; et elles servent à l'établissement des haubans d'un bas-mât. On voit en *b* (fig. 53, C.) la saillie ou la largeur d'un des porte-haubans du grand-mât, et on peut distinguer leur longueur, ainsi que remarquer leur usage (fig. 1, A.). Le lieu qui est assigné à ces porte-haubans est peu éloigné du plat-bord du vaisseau, et l'extrémité antérieure de leur longueur correspond au mât dont les haubans leur sont attachés, tandis que cette longueur totale est proportionnée au nombre de ces mêmes haubans. Il y a ainsi de grands porte-haubans, ou des porte-haubans de grand-mât, *main chain wales*, de misaine, *fore chain wales*, et d'artimon, *mizen chain wales.* Des courbes en bois et en fer maintiennent dans leur position horisontale, ces porte-haubans qui n'ont été imaginés que pour écarter de leur mât respectif les haubans qui servent à les étayer. C'est sur le bord extérieur de ces porte-haubans que sont appuyés des caps de mouton tels que *C* (fig. 53, C.) qui sont liés à la muraille du vaisseau en *s*, par une chaîne de fer *C b s*; et c'est avec chacun de ces caps de mouton qu'est lacé un autre cap de mouton (fig. 87, M.) qui comme *d* est porté par le bout de chaque hauban tel que *u c d* ou *u e.* L'augmentation que les porte-haubans produisent dans l'écartement des haubans d'un mât est rendue sensible (fig. 1, M.), et on remarque aisément que l'établissement d'un tel mât ne seroit pas aussi solide, si le bout de chaque hauban étoit fixé immédiatement sur la muraille du vaisseau.

Digitized by Google

Porte-lof. s. m. *Bumkin.* Voyez Minot qui a la même signification.

Porte-tolet. s. m. Excédant en bois, qu'on laisse de distance en distance sur la face supérieure, du plat-bord d'un bateau à rames, ou de la planche dont on recouvre horisontalement le bord supérieur de la muraille de ces petits bâtimens. C'est aux lieux où sont implantés les tolets qu'on laisse ces excédans, afin que, placés immédiatement sous chaque aviron, ils en éprouvent seuls le frottement, et garantissent le plat-bord des effets de ce frottement qui est continuel pendant l'action des rameurs.

Porte-vergue. s. m. *Rail of the head.* (Voyez Lisse d'éperon.)

Portée. s. f. Il n'est pas question ici de la signification connue, de portée de canon ou de pistolet, et de portée de la voix, mais de celle qu'on attribue dans les corderies des ports à une portée de fils. Cette portée est un faisceau des fils que des cordiers peuvent étendre par une opération unique, dans toute la longueur de l'atelier, pour former l'ourdissage d'un cordage à fabriquer. Le nombre de ces fils est proportionné à celui des hommes employés à ce travail, et il est estimé à raison de deux ou trois fils par chaque ouvrier.

Porter. v. a. Un vaisseau qui a été construit pour la guerre, et qui est destiné à être armé de N canons, est dit porter N canons, *to bear N ordnance, mounted with* N *pounders.* Si la grandeur des poids qu'il est susceptible de transporter en raison de sa forme, est d'un nombre de N tonneaux, alors on dit, qu'il porte, ou qu'il peut porter N tonneaux, ou qu'il est du port de N tonneaux, *to load or carry.* — Un vaisseau porte bien la voile, *to be stiff*, lorsqu'il a une grande stabilité ou lorsque la forme de sa flottaison et l'arrangement des poids dont il est chargé, le rendent propre à résister fortement, à l'inclinaison que tendent à produire ses voiles multipliées et enflées par un vent frais, *to carry the sails stifly.* — Il porte une voile déterminée, lorsque cette voile est, à son bord, appareillée et déployée. Le bâtiment représenté (fig. 7, V.) ne porte aucune voile, parce qu'aucune de celles dont il est gréé, n'est déployée, et que toutes sont serrées sur leurs vergues respectives. Ainsi les basses voiles, ou les huniers ou toutes autres voiles sont-elles exposées à l'impulsion du vent? le vaisseau auquel elles appartiennent et auquel elles communiquent une vitesse progressive, est dit porter ses basses voiles, *to carry the courses*, porter N voiles, *to carry* N *sails.* — C'est dans un autre sens qu'on dit d'une voile qu'elle porte. Cette expression signifie qu'elle reçoit sur sa face postérieure et dans toute son étendue, l'impulsion du vent régnant. Elle sert à distinguer, cet état d'une telle voile, de celui qu'elle a lorsque son plan est sur la direction du vent, et lorsque sa face antérieure est celle qui est frappée par le vent, *to be full, or to fill the sails.* Une voile porte plein, lorsqu'elle est enflée bien également dans tous ses points par le vent régnant, et qu'elle en reçoit l'impulsion sous un

Digitized by Google

angle d'incidence d'une certaine grandeur. — Lorsque les voiles sont orientées plus ou moins obliquement à la quille, on dit qu'elles portent largue, ou qu'elles portent près, ou qu'elles portent près et plein. — Si le vent vient à frapper les voiles déployées, sous un trop petit angle d'incidence, soit parce que sa direction a changé ou parce que la position relative du bâtiment a varié, on commande au timonier de faire augmenter cet angle en lui disant de faire porter, *to ease the helm.* — Comme l'effet ordinaire des voiles est de communiquer à un vaisseau une vîtesse progressive sur une direction déterminée, on dit de ce bâtiment qu'il porte à N air de vent, lorsque cet air de vent est la direction de sa vîtesse acquise, *to stand to* N *point*, *or to point to* N. S'il s'avance vers la pleine mer en s'éloignant de terre, il porte au large, *to bear off from the land*; s'il s'approche de la côte, il porte sur la terre, *to stand on the shore*; s'il court sur un vaisseau, sur un ennemi, il porte sur ce vaisseau, *to bear up to a ship*, sur cet ennemi, *to stand towards the enemy*. S'il dirige sa marche vers tel port, il porte vers tel port, *to bear to* N *haven*, *to bear away for* N *port*; enfin il porte en route, *to stand upon the course*, lorsqu'il suit la route qu'il doit faire. — Un courant ou la marée porte à N air de vent, lorsque les eaux dans leur cours suivent la direction indiquée. — La longueur de la quille d'un vaisseau, est celle de ce bâtiment, qu'on nomme longueur portant sur terre, parce que c'est par les points de sa quille qu'il repose sur la terre pendant sa construction, *Length of the keel in a right line.*

Portugaise. s. f. C'est le nom qu'on donne à une liaison particulière des extrêmités de deux pièces de bois, qui se croisent, et qui font entr'elles un angle plus ou moins ouvert. Un cordage entoure plusieurs fois le bout de la première pièce auprès de la croisure, et ensuite on le fait tourner autour de la seconde et successivement en alternant. Tous ces premiers tours sont ensuite resserrés ou bridés, par de nouveaux tours du même cordage dont on les enveloppe, en les dirigeant entre les deux pièces qui se croisent. C'est ainsi qu'on forme une chèvre, en réunissant les deux bouts de deux longues pièces qui se croisent réciproquement, et c'est sur cette portugaise ou sur la fourche que présentent les deux bouts de ces pièces qu'on établit toutes les poulies convenables et propres à produire les effets qu'on veut en obtenir.

Poste. s. m. Place. Un objet est à poste lorsqu'il est dans la place qu'il doit occuper. — Dans l'intérieur d'un port, on assigne un poste, c'est-à-dire, une place fixe, aux vaisseaux armés ou désarmés, aux pontons, aux sentinelles, aux gardiens, etc. — Dans un vaisseau chaque homme a un poste, soit pour travailler, soit pour combattre, *station*, soit pour dormir; et c'est une place qui lui est particulièrement assignée. L'ordre exige aussi que chaque chose ait une place déterminée; c'est pourquoi, faire cet arrangement, c'est mettre chaque chose à son poste. On met ainsi les ancres à poste en les rangeant le

long de bord sous les haubans du mât de misaine; et, on met aussi à poste les chaloupes et canots, en les établissant sur le pont supérieur dans l'intervalle des deux gaillards, etc. La partie d'un vaisseau, où est logé le chirurgien est nommée le poste du chirurgien, *surgeon's birth*, comme celle où sont soignés les malades est le poste des malades, *cockpit*. C'est dans le même sens qu'on dit le poste des gardes de la marine, celui des soldats, celui de l'équipage, etc.

Potence. s. f. On donne ce nom à l'étançon, qui, dans un vaisseau, est placé au dessous du pied du mât d'artimon, parce qu'il est maintenu par deux jambes de force. C'est aussi celui de certains piliers verticaux qui servent dans un vaisseau à soutenir des mâts de rechange.

Pouillouse. s. f. Nom donné souvent à la grande voile d'étai qui est la plus basse de toutes celles qu'on établit entre le grand mât et celui de misaine. (Voy. Voile d'étai).

Poulain. s. m. Arc-boutant qui reçoit ce nom, lorsque son pied repose sur la cale d'un chantier et lorsque sa tête s'appuie contre l'étambot d'un vaisseau en construction, pour contribuer à empêcher ce bâtiment de glisser sur son chantier. On voit un tel poulain en *n* (fig. 42, C.). C'est un des derniers appuis qu'on ôte à un vaisseau construit, et une des dernières pièces qu'on déplace au moment où il va être lancé à la mer.

Poulaine. s. f. *Head*. Plate-forme horisontale placée entre les lisses collatérales de l'éperon, et à la hauteur de la deuxième batterie d'un vaisseau de 74 canons. On voit sa forme et sa grandeur en *b u s* (fig. 3, P.)

Poulie. s. f. *Block*. Dans la marine, on donne ce nom à l'assemblage d'une caisse *n a m* (fig. 60, M.) percée ou traversée dans son épaisseur par une mortaise *a* dans laquelle est logé un rouet *b* qui y roule librement, sur un axe en bois ou en fer, appuyé par ses extrémités sur les parois de la caisse ou de la mortaise. On distingue les poulies, ou par leur forme, ou par leur épaisseur, ou par le nombre de leurs rouets, ou par leurs usages; et elles sont extrêmement multipliées dans un vaisseau, soit pour augmenter, soit pour diriger les effets des puissances motrices. Il y a des poulies à un, deux, ou trois rouets. Celles à deux rouets n'ont souvent qu'une seule caisse, qui alors a deux mortaises parallèles (fig. 9); telles sont les poulies à canon, *double block*. Souvent aussi chacune est composée de deux caisses, à une seule mortaise, chacune (fig. 39), et placées dans le même plan l'une au bout de l'autre. Telles sont des poulies, à palan, de candelettes, *long tackle block*. Quelquefois aussi les deux caisses de cette espèce de poulie sont l'une au bout de l'autre et dans des plans qui sont perpendiculaires entr'eux. (Voy. fig. 38, et *b*, fig. 78.) Telles sont les poulies de bout de vergues nommées aussi poulies à talon, *top sail sheet block*. — Il y a des poulies en trois, *triple block*, ou qui portent trois rouets paral-

lèles dans une même caisse, telles sont, la poulie de capon, *cat block* (fig. 7); les poulies de caliornes, *winding tackles*; et quelques poulies de drisses, *gear blocks*. — On nomme poulies plates, celles dont la caisse a une forme aplatie, *tyers*, afin qu'elles puissent être appliquées de chaque côté de la tête d'un mât et servir au passage des itagues de huniers. — Des poulies coupées, (fig. 44 et 47.) *snatch blocks*, ont une caisse longue, dont une face est tranchée transversalement, pour le passage du cordage qui doit envelopper leur rouet, et afin qu'on n'ait pas besoin de l'introduire par une de ses extrémités, dans la mortaise de cette caisse. — On nommoit poulies à tête de moine, celles dont on se servoit autrefois pour les écoutes de civadière (fig. 88). Elles avoient beaucoup de poids, et attachées aux coins inférieurs *c* et *a* de cette voile *b c a d* (fig. 66.), elles la tenoient plus tendue et mieux déployée. — Des poulies qui ont la forme d'une navette, portent aussi le nom de poulies à navette. Appliquées sur le contour du ton du mât d'artimon, elles servent au passage des balancines de la vergue sèche. — Les poulies tournantes, sont des poulies, (fig. 37.) qui placées en nombre et verticalement entre deux plateaux, peuvent tourner horisontalement, et servir au passage de plusieurs manœuvres, telles que les cargue-fonds, les cargue-boulines, les drisses de voiles d'étai, etc. relatives au grand mât et au mât de misaine. — Les poulies en rateau ou les rateaux en poulies (fig. 28.) sont un assemblage d'une ou de deux suites parallèles, de poulies qui sont rangées dans une seule caisse longue. Ces rateaux sont établis à bord d'un vaisseau, l'un à droite et l'autre à gauche du mât de beaupré, et ils sont fixés sur les liures de ce mât. Ils servent à diriger plusieurs manœuvres qui descendent du bout du beaupré, ainsi que du bâton de foc, pour se rendre sur le gaillard d'avant. — Plusieurs poulies tiennent leur nom des usages auxquels elles sont destinées. Ainsi, les poulies de retour, *quarter block*, sont celles qui ne servent qu'à changer la direction d'un cordage tendu; et celles de conduite sont seulement placées sur sa direction pour la conserver sans l'altérer. — Les poulies de sous-vergue ou de bout de vergue, sont placées sous une vergue ou sur son extrémité; les premières pour le passage des cargue-fonds et les secondes pour celui des balancines et des écoutes d'une voile supérieure; les poulies de sur-vergues sont établies sur le milieu d'une vergue, pour les drisses de basses-vergues et les itagues des huniers. Les poulies de drisse, *gear blocks*, reçoivent la drisse à l'aide de laquelle on élève une vergue à la place où elle doit être établie. Les poulies de balancines, *lift blocks*, servent au passage des balancines des vergues; celle de guinderesse, *top block*, sert pour le cordage nommé guinderesse qu'on emploie à guinder un mât de hune. Les poulies d'étai sont celles qui sont portées par le bout des étais et à l'aide desquelles on peut roidir ou rider ces mêmes étais, en les laçant avec les poulies des colliers. Les poulies d'écoute, d'amure, et de point, sont ainsi nom-

Digitized by Google

mées selon qu'elles servent au passage, ou d'une écoute, ou d'une amure, ou d'une cargue-point; il en est de même de celles qu'on nomme poulies de cargue-fond, de cargue-bouline, d'itague, *large leading block*, de palanquin, de cartahu et d'orin de galère. — Les poulies de redresse, servent au passage des cordages par le moyen desquels on redresse ou on travaille à redresser un vaisseau incliné latéralement pendant le carénage. Les poulies de lançage sont grosses; leur caisse est longue, garnie de plusieurs rouets, et elles sont employées dans les grands appareils, tels que ceux qui ont pour objet de tirer les vaisseaux des bassins, ou de les y faire entrer lorsque l'eau introduite dans ces formes ne peut tenir flotans ces mêmes bâtimens; ou de les élever de la mer sur le rivage, en les faisant glisser sur un plan incliné. — Les poulies de mâtage et de carène, *careening blocks*, sont celles qui servent, à élever des mâts, sur le bord d'un vaisseau qu'on se propose de mâter, ou à incliner latéralement les bâtimens qu'il faut carener. — Lorsque parmi les poulies dénommées, il en est dont l'estrope est terminée par un fouet, ou par un croc, ou par un tourniquet, on les désigne encore par les noms de poulies à fouet, *tail blocks*, poulies à croc, *block with a hook*, et poulies à tourniquet, *block with a swivel hook*; (fig. 35, 9 et 16.)

Poulierie. s. f. *Block shed.* Atelier où sont fabriquées les poulies propres au gréément des bâtimens de mer.

Poulieur. s. m. *Block maker.* Ouvrier dont l'art est de faire des poulies.

Pouliot. s. m. Rouet enchassé à demeure, ou entre deux plateaux, ou dans une caisse longue et fixe. — Il y en a de tels sur le bout du plat-bord du gaillard d'arrière. Leur plan est incliné à l'horison, et ils servent au passage des cordages nommés, faux-bras de misaine, amures de bonnettes, de huniers, et écoutes de voiles d'étai.

Poupe. s. f. *Stern.* C'est le nom de cette face postérieure qu'un vaisseau flottant présente au-dessus de l'eau, et au-dessus de sa voûte, (fig. 2, A.). On le donne aussi à toute la partie d'un vaisseau, qui est saillante, en dehors de la lisse d'hourdy (fig. 1, A.) telle que *s R p r* (fig. 1, P.) et dans laquelle on remarque le prolongement du second pont, ainsi que celui du gaillard et de la dunette, avec une galerie, des portes, des fenêtres et beaucoup d'ornemens, (fig. 42, C.) en peinture ou en sculpture.

Poussée. s. f. Quelques auteurs et quelques marins donnent le nom de poussée verticale, à la pression que l'eau exerce dans le sens vertical sur la carène d'un vaisseau qui est flottant et en repos.

Pousse-pied. s. m. C'est une espèce d'accon, (voyez ce mot), ou un petit bateau à fond plat dont le pêcheur se sert pour courir sur la vase molle que la mer laisse à découvert en se retirant du rivage, par son reflux. Le moyen employé par les pêcheurs pour s'avancer sur un

Digitized by Google

champ de vase dans une direction quelconque, est de pousser avec le pied ce bateau qui est quelquefois si petit qu'il a à peine un pied de largeur sur autant de profondeur et avec une longueur de 4 à 6 pieds.

Pousser. v. a. Quand on porte la barre du gouvernail d'un vaisseau soit à tribord soit à babord, pour placer le plan de cette machine obliquement au plan diamétral du bâtiment, c'est pousser la barre, *to bring the helm;* et si elle est poussée jusqu'à toucher la muraille du bâtiment, c'est la pousser à bord. — Pousser une bordée, c'est la prolonger. — Pousser au large, *to sheer off*, c'est pour un vaisseau s'éloigner de la côte et gagner la grand'mer; mais pour un canot, c'est s'écarter ou du rivage ou d'un bâtiment, près desquels il étoit arrêté. — Un bâtiment est poussé à la côte, *to be driven on shore*, lorsqu'il est entraîné par des puissances supérieures, telles que le vent, les courans, ou les lames, sur une côte qui le menace du danger d'être brisé ou échoué. On dit de la mer ou d'une lame qu'elle pousse du fond, lorsque par son agitation, l'eau peu profonde, remue, retourne le sol mobile qu'elle couvre et se charge de ses parties les plus légères.

Prame. s. f. *Pram, or flat bottomed ship.* Gros et fort bâtiment dont le fond est plat, et qui peut porter de grands poids ou de gros et nombreux canons en batterie, sans enfoncer dans l'eau à une grande profondeur. On en a employé, pour la défense de certaines côtes, et elles servoient comme autant de forteresses mobiles.

Pratique. s. m. Un marin est pratique d'un port, d'une rivière, d'une rade, d'une côte, d'un parage quelconque, lorsque son expérience, ses fréquens voyages, ou ses recherches particulières dans les lieux indiqués lui ont fait connoître les passes, les marées, les courans, les mouillages, les écueils, et toutes les circonstances locales qui peuvent éclairer et favoriser ou contrarier la navigation de toute espèce de bâtiment de mer. — Tel marin peut ainsi être pratique de telle mer ou de telle côte, et ne pas l'être de telle autre, *pilot.*

Pratiquer. v. a. Des navigateurs étant sur un vaisseau, sont dits pratiquer avec la terre, lorsqu'ils établissent des moyens de communication en envoyant des canots et des hommes, soit pour prendre connoissance de cette terre, soit pour chercher des objets nécessaires à leurs besoins, soit pour traiter avec les indigènes. — On dit aussi qu'on ne peut pratiquer avec la terre, lorsque les hautes lames qui brisent sur ses rochers ou sur son rivage élevé, en défendent l'approche.

Préceinte. s. f. *Wale.* Une préceinte est composée de plusieurs planches placées les unes à la suite des autres, et appliquées comme les bordages, qu'elles excedent en largeur et épaisseur, pour former comme eux une forte ceinture qui contribue à lier très-étroitement tous les couples d'un bâtiment depuis la proue jusqu'à la poupe. Dans un vaisseau à deux ponts, il y a deux préceintes qu'on voit en *xa* (fig. 1, P.), et qui ceignent le vaisseau au-dessous de sa batterie basse. Deux autres préceintes *skn* sont établies entre les deux batteries, et

Digitized by Google

enfin une dernière *lk R*, rase le bord supérieur de la muraille du vaisseau au milieu de sa longueur ou plutôt le bord des passe-avants. Celle-ci porte particulièrement le nom de carreau, *sheer rail or waist rail*, et les précédentes sont distinguées par les noms de premières, secondes, *main wales*, troisièmes et quatrièmes préceintes, *channel wales*. — Les préceintes d'un vaisseau ayant, sur les bordages qui les avoisinent, une saillie extérieure assez sensible, leur contour est tracé avec plus d'art et de soin que celui des autres bordages, afin que leur courbure élégante et gracieuse, rende aussi très-agréable la forme des œuvres mortes d'un bâtiment dont elles sont les traits les plus marqués et les plus apparens.

Préfet maritime. s. m. Le préfet maritime est à la tête de l'administration de l'arrondissement qui lui est confié, il reçoit les ordres du ministre et les fait exécuter; il a seul la correspondance habituelle avec lui; il a aussi sous ses ordres les individus employés dans tous les genres de service de la marine, et la direction générale des travaux. Il est chargé de la sûreté des ports, de la protection de la côte, de l'inspection de la rade et des bâtimens qui y sont mouillés, et enfin de la direction de tous les bâtimens armés qui, par la nature de leur mission ou de leurs instructions, n'auront pas été mis hors de sa dépendance.

Prélat. s. m. *Tar pawling.* Toile imbibée de goudron. Cette préparation la rend moins pénétrable à l'eau, et plus propre à mettre certains objets à couvert de la pluie; c'est pourquoi on étend des prélats sur les écoutilles d'un vaisseau ou sur ses panneaux, et sur ses marchandises et sur des effets quelconques.

Près. Préposition qui entre dans plusieurs expressions très-communes aux marins. — Les voiles d'un vaisseau sont orientées au plus près du vent, *close hauled*, lorsque leur plan forme avec la quille un angle aussi petit que le gréement des mâts peut le permettre, et lorsque dans cet état le vent les frappe sous un angle d'incidence qui n'a pour mesure que 11 à 12°. (fig. 1, A). Si cet angle est un peu plus grand, elles sont orientées près du vent; et elles portent près et plein, *full and by*, lorsque cet angle est assez ouvert pour que les voiles soient également et fortement frappées dans tous leurs points par le vent régnant, en gardant toujours leur position oblique à la quille. — Un vaisseau dont les voiles sont dans ces différens états, est dit alors faire ou tenir le plus près, *to be close hauled, or sharp trimmed*, courir ou présenter au plus près; et lorsqu'on dispose ainsi ses voiles, il met au plus près. — Le secours du gouvernail est employé souvent pour faire tourner un vaisseau sur lui-même, soit afin de rendre très-petit l'angle d'incidence du vent sur les voiles orientées aussi obliquement à la quille qu'elles peuvent l'être, soit pour conserver à cet angle une grandeur constante et convenable aux circonstances. Alors les ordres aux timoniers, c'est-à-dire, ceux seulement qui sont relatifs à tous ces

mouvemens

Digitized by Google

mouvemens de rotation sont donnés par les expressions suivantes, près du vent ? *Touch the wind?* Près et plein ! *Full and by ?* Pas plus près? *No nearer.*

Présenter. v. a. Etre dirigé. Un vaisseau qui a sa proue tournée vers le vent, ou vers les lames qui l'abordent, ou vers un courant de la mer, est dit présenter le bout au vent, ou à la lame, *to stem the wind, the sea*, ou au courant. Si dans son mouvement progressif il est dirigé sur tel air de vent déterminé, il présente le cap à cet air de vent. — Lorsqu'on le compare à un objet extérieur, qui est placé sur une ligne perpendiculaire à la longueur du bâtiment, celui-ci présente le travers au premier, *to bring the broad side.* C'est ainsi qu'on fait présenter le travers d'un vaisseau à un fort qu'il doit canonner.

Presse. s. f. Contrainte, ou violence exercée contre des hommes, pour les armer sur des bâtimens de mer, et les faire servir de matelots, ou pour composer leur équipage. Tel est l'usage anglois dont l'adoption en France sera toujours éloignée par la belle institution des classes.

Presser. v. a. C'est exercer la presse. (Voy. ce mot.) *To impress.*

Presseur. s. m. Homme dont l'emploi est de presser ou d'exercer la presse. (Voyez ce mot.)

Prêter. v. a. Un vaisseau qui présente le côté, soit au vent, soit aux lames, soit à un courant, soit à l'ennemi dans un combat, est dit prêter le côté au vent, aux lames, au courant, à l'ennemi, *to range a breast* ; et il ne prend cette position que pour braver leurs efforts sans en craindre de funestes conséquences.

Prêvot. s. m. Dans un vaisseau, il y a un prévôt d'équipage, *swabber of a ship*, qui est embarqué et engagé, pour infliger les punitions, ordonnées contre des malfaiteurs ou contre des coupables quelconques; on le charge aussi de balayer et gratter le vaisseau. — On nommoit prévôt de la marine, un officier de justice qui connoissoit des délits commis dans l'arsenal militaire et de toutes les affaires qui étoient de la juridiction attribuée aux intendans de la marine de l'Etat. *Provost martial of the navy.*

Prime. s. f. On nomme prime d'assurance, *præmium of insurance*, une somme d'argent qui est payée d'avance à un assureur, comme le prix de l'engagement qu'il contracte de remplir les clauses d'une police d'assurance. Une prime est en raison de la valeur que la personne assurée attribue aux objets garantis par l'assureur.

Primer. v. a. Un vaisseau prime la marée, lorsque ses dispositions ou ses mouvemens précèdent une marée ou le commencement d'une marée dont dépend leurs succès. — Un bâtiment doit-il remonter une rivière, et est-il pressé par les circonstances ? S'il s'avance pour refouler le courant avec un vent qui est favorable, et avant que le flux ait commencé à se faire sentir, alors il a primé le flot; comme il prime le jusant, s'il descend cette rivière, lorsque le flot est à son maximum, et avant que la mer commence à perdre.

Digitized by Google

Prise. s. f. *Prize, capture by the enemy.* On donne ce nom à tout bâtiment pris à l'ennemi : et c'est d'après cette acception qu'on doit sentir aisément ce qu'on entend par les expressions, rendre une prise; vendre, acheter, partager une prise. Si la valeur d'une prise est divisée en plusieurs parts, les co-partageans disent qu'il leur revient *N* parts de prise, suivant les ordonnances relatives aux prises.

Profontié, adj. On dit d'un vaisseau, mais peu communément, qu'il est profontié, lorsqu'il tire beaucoup d'eau, ou lorsque sa carène descend profondément dans l'eau où il flotte.

Prolonger. v. a. Un vaisseau prolonge un vaisseau, une côte, ou une île ou une terre, lorsqu'il s'avance le long de ce vaisseau ou de cette terre, dans une direction parallèle à leur longueur, et à peu de distance; *to bring a ship a longside of another*; prolonger un bâtiment ennemi, c'est aussi l'aborder de long en long, ou se placer à ses côtés. — Prolonger une ligne ennemie, c'est courir parallélement à cette ligne, en se tenant très-près des bâtimens qui la composent, *to run down a line, to range a line, to pass along the line.* — Prolonger la civadière, à bord d'un vaisseau, c'est la ranger le long du mât de beaupré, qu'elle croise perpendiculairement dans sa situation naturelle. (fig. 1, P.)

Proportion. s. f. Les dimensions d'un mât, celles d'une vergue, d'une manœuvre et même d'un vaisseau, sont souvent nommées leurs proportions, peut-être parce qu'elles sont les bases des rapports des différentes parties de ces objets.

Pros. s. m. Embarcation, ou petit bâtiment ainsi nommé par les Malais qui en font usage. Ils peuvent être comparés dans leur ensemble à l'assemblage de deux demi-cônes réunis par leurs bases, et ils sont doués éminemment de la qualité de bien marcher.

Proue. s. m. *Prow or bow.* Ce nom exprime une partie assez indéterminée d'un vaisseau, et même il est peu en usage parmi les marins qui indiquent par le nom d'avant, toute la partie d'un vaisseau qui est comprise entre l'étrave et le maître-couple. Le nom de proue sembleroit devoir n'exprimer que la face antérieure et apparente d'un vaisseau flottant, comme celui de poupe signifie sa face postérieure; ainsi la fig. (3, A.) présenteroit la vue de la proue d'un vaisseau de 74 et la fig. (2) celle de sa poupe.

Prud'homme. s. m. Juré, ou juge établi dans certains ports pour connoître des difficultés ou des discussions, en fait de pêche, ou en quelques autres objets de marine.

Puits. s. m. On donne quelquefois ce nom à l'archipompe d'un vaisseau, parceque c'est au fond de cette archi pompe que se rendent des eaux qui pénètrent, ou bien qui se répandent dans l'intérieur du bâtiment. L'archipompe d'artimon qui renferme aussi des pompes, porte souvent le même nom par la même raison. — Un puits sur le fond, *well on a bank*, est une cavité profonde dans un haut-fond que l'eau

Digitized by Google

recouvre. Sa grandeur et sa profondeur ne permettent de mesurer la hauteur de l'eau que sur ses contours sans qu'elle puisse être sondée dans le centre de cet espace, qui est alors nommé puits à cause de cette particularité.

Q.

QUAI. s. m. Espace sur le bord de la mer ou d'une rivière, qui souvent est une levée revêtue de pierres, mais qui est toujours préparée de manière à faciliter et l'approche des bâtimens, et leur chargement et leur déchargement. — Un bâtiment est à quai lorsqu'il est le long d'un quai.

QUAIAGE. s. m. Paiement qui est fait par chaque bâtiment pour l'entretien d'un quai, lorsqu'il lui est utile, et qu'il s'en sert pour le chargement ou le déchargement de ses marchandises.

QUALITÉ. s. f. Lorsqu'un vaisseau a l'avantage habituel de bien marcher, de bien porter la voile, de bien gouverner, de peu dériver, de s'élever aisément sur les lames et d'avoir des oscillations douces et régulières ; ces propriétés, sont nommées, ses qualités. S'il ne les a pas à un certain dégré, il manque de qualités.

QUARANTAINE. s. f. Jours de retraite ou d'isolement qu'on fait passer aux bâtimens, et aux navigateurs embarqués, lorsqu'ils ont communiqué avec des peuples soupçonnés d'être attaqués de la peste. Le nombre de ces jours étant ordinairement de quarante, on a donné le nom de quarantaine, *quarantine*, à ce temps pendant lequel toute communication est interdite. Cependant ce même temps est quelquefois abrégé, comme il est aussi quelquefois augmenté. Pendant cet intervalle, les officiers de santé font une inspection rigoureuse de l'état de toutes les personnes armées sur le vaisseau qui est condamné par la loi à faire quarantaine; ils examinent sur-tout le genre des maladies régnantes afin de prévenir tout accident, si elles présentoient un caractère contagieux; et c'est enfin sur leur rapport que la quarantaine est prolongée ou terminée. — Se soumettre à cette loi conservatrice, c'est faire quarantaine, *to perform quarantine*, ou être en quarantaine.

QUARANTAINIER. s. m. Petit cordage composé de trois torons ou cordons de fils qui sont commis ensemble, *ratling line*. On distingue des quarantainiers simples et doubles. Les premiers sont faits avec six ou neuf fils, tandis que dans les autres on y fait entrer de douze à quinze fils. C'est pourquoi on les nomme aussi pour les différencier, quarantainiers à N fils, N *thread ratling*. Les torons de ce mince cordage, sont tortillés dans un sens opposé au tortillement primitif des

Digitized by Google

fils, et ils sont commis à l'aide de la roue et des molettes du siége de commettage. Un cochoir est aussi employé pour les commettre et on leur donne soixante brasses de longueur. Quelques-uns, qui sont destinés à servir de drisse de pavillon ou de flamme, sont les seuls qui ne soient pas goudronnés.

Quarré. s. m. On donne le nom de quarré naval, *naval square*, à un parallélogramme de forme parfaitement quarrée qu'on trace sur le gaillard d'arrière d'un vaisseau, lorsqu'il fait partie d'une armée navale, pour servir à faire des relevemens fréquens et qui sont nécessaires à une détermination prompte des positions respectives de tous les vaisseaux de cette armée. Deux des côtés de ce quarré sont parallèles à la longueur du vaisseau et les deux autres à sa largeur. Les premiers servent à relever tous les bâtimens qui sont de l'avant ou de l'arrière, pour reconnoître si le vaisseau d'observation forme avec eux une seule et même ligne, et s'ils sont dans les eaux les uns des autres. Les parallèles à la largeur, sont pour relever, du vaisseau d'observation, les autres bâtimens qui sont par son travers, ou pour se mettre à leur égard dans cette position relative. — Les diagonales sont aussi tracées dans ce quarré, et comme chacune fait avec la longueur du vaisseau ou avec le côté qui lui est parallèle, un angle obtus de 135°, c'est-à-dire, le même angle que forment entr'elles les deux lignes du plus près, elles servent à faire des relevemens sur ces lignes importantes. C'est par elles, par exemple, que dans une armée qui court en échiquier, (fig. 3 et 4, E.) un vaisseau relève les autres vaisseaux et se maintient facilement sur une ligne que l'armée doit former toujours régulière et sans désordre.

Quarré. adj. On nomme quarrées les voiles quadrangulaires des vaisseaux, telles que celles qui sont représentées (fig. 33, 35, 59, 79, 85, M.) quoique leur forme ne soit ni quarrée ni semblable à celle d'un parallélogramme quelconque; mais elles ont un côté nommé la bordure, qui est à peu-près parallèle à leur envergure ou au côté qui est lacé avec une vergue, et cette disposition les fait nommer voiles quarrées. Le vaisseau qui est garni de voiles semblables, est dit être gréé à trait quarré, *square*. — Lorsque les vergues de ces voiles sont dans une situation perpendiculaire au plan diamétral d'un vaissseau, ou à sa longueur, elles sont brassées quarrées, *square by the braces*.

Quart. s. m. Un quart de vent, *point*, est la trente-deuxième partie de la circonférence d'une boussole. Le nom de quart vient de ce que les airs de vent qui sont compris entre deux points éloignés de 45°, reçoivent des noms relatifs à leur distance à ces points extrêmes, et de ce qu'ils partagent cette distance, en quatre parties égales. — Le vent change de N quarts, lorsque sa direction nouvelle fait avec sa direction précédente un angle de N quarts ou de N fois 11°, 15′; de même un vaisseau arrive de N quarts, *to bear away N points*, lorsque par un mouvement de rotation sur lui-même, le vent agit sur ses voiles

Digitized by Google

sous un angle d'indicidence qui augmente de N quarts. — On donne le nom de quart de nonante, *back quadrant*, à un instrument en bois, avec lequel on peut mesurer, quoiqu'avec peu de précision, les hauteurs du soleil depuis 0.° jusqu'à 90.° Il est composé de deux arcs de cercle qui sont tracés dans un même plan avec des rayons différens. L'un est un arc de 60.° et l'autre de 30.° Celui-ci appartient à un plus grand cercle, et a des divisions plus multipliées. Une pinnule, nommée marteau, est placée sur une des divisions du petit arc, et porte une lentille par le moyen de laquelle les rayons du soleil sont rassemblés pour peindre son image sur un point d'un autre marteau qui est fixé au centre de l'instrument, et qui comme le premier est perpendiculaire à son plan. L'observateur en faisant tomber l'image du soleil au centre de ces arcs, a l'œil appliqué sur un troisième marteau qui est porté par l'arc du plus grand rayon; et lorsqu'il voit en même temps, et le soleil et l'horison à travers le marteau du centre, qui, à cet effet, présente une fente convenable, il a mesuré la hauteur momentanée et apparente de cet astre, parce qu'elle est égale à la distance comprise entre les marteaux portés par les deux arcs désignés. — A bord des vaisseaux, le quart est la garde du bâtiment, *watch*, pendant un temps déterminé; et ce mot signifie un intervalle de temps, qui ordinairement est le quart d'un jour, ou qui embrasse six heures consécutives. Dans un vaisseau le quart, ou la garde, ou le service, est confié aux mêmes personnes depuis midi jusqu'à six heures, temps auquel elles sont relevées par d'autres qui remplissent les mêmes fonctions jusqu'à minuit. Ensuite les remplacemens se font de quatre heures en quatre heures. Les uns sont nommés quarts de jour et les autres quarts de nuit, *day break watch*, *and night watch*, selon qu'ils ont lieu pendant le jour ou pendant la nuit. — Être de quart, *to keep the watch*, ou faire le quart, *to be upon the watch*, c'est être de service ou de garde à bord d'un vaisseau pour veiller à la sûreté du bâtiment, et pour coopérer à toutes les manœuvres que peuvent exiger les vents, la mer et les circonstances. — Faire bon quart, *to keep a good look out*, c'est faire le service avec une surveillance particulière et continuelle. L'officier de quart, *officer who commands the watch*, est celui qui commande à bord, sous les ordres du capitaine, pendant ce temps de service. — Prendre le quart et laisser le quart ou changer le quart, c'est se charger du service général à bord d'un vaisseau et le remettre ensuite à ceux qui succèdent après un temps déterminé. Chaque moitié de l'équipage d'un bâtiment est successivement de service ou de quart, soit le jour, soit la nuit; et pour les distinguer, lorsque la division en est faite, on nomme l'une de ces moitiés le quart de tribord et l'autre le quart de babord, *starboard and larboard watch*. Ainsi pour appeler au quart celle des deux qui doit être de service, on dit, tribord ou babord au quart? *Starboard or larboard watch hoay*? — Pendant la nuit et à chaque demi-heure, la partie de l'équipage qui

Digitized by Google

est de quart, annonce que tout le monde veille exactement, en criant à haute-voix, bon quart, par-tout, bon quart? *all's wel*; quelquefois aussi ils emploient cette autre exclamation, à l'autre et bon quart? et toujours dans le dessein d'avertir de leur vigilance continuelle; enfin, le rôle de quart, est une liste arrêtée et nominative, et des hommes qui composent le quart de tribord ou de babord, et des postes, c'est-à-dire, des places assignées à chacun pour manœuvrer soit sur le gaillard-d'arrière soit sur celui d'avant.

QUARTIER, s. m. On donne, dans un vaisseau, le titre de quartier-maître, à l'officier-marinier qui est immédiatement après le bosseman et dont les fonctions sont de veiller à la propreté du bâtiment en faisant gratter, nettoyer, fauberter et laver par-tout où cela devient nécessaire, *quarter master*. — Quelquefois on donne le nom de quartier anglois à l'instrument nommé plus généralement quart de nonante, *back quadrant*. — Dans un vaisseau on dit que le vent est de quartier lorsqu'il soufle dans la hauche entre la poupe et le maître-couple, *quartering wind*. — Les marins qui sont classés, sont domiciliés dans différentes parties de la France: et on a donné le nom de quartiers des classes, à certains espaces, c'est-à-dire, à des divisions de l'empire, où ces marins sont domiciliés séparément et sous les ordres d'un seul commissaire ou syndic des classes. — Dans l'art du pilotage on se sert d'un quartier de réduction, pour mesurer le chemin que peut avoir fait un vaisseau, soit en latitude, soit en longitude, étant données la longueur et la direction de sa route réelle pendant un temps déterminé, *sinical quadrant*. La forme de ce quartier de réduction est celle d'un parallélogramme rectangle, dont la surface est divisée, en un très-grand nombre de petits quarrés égaux, par des lignes qui sont menées parallèlement aux deux côtés adjacens de ce parallélogramme; de plus, des arcs tracés du sommet d'un des angles du quartier, comme centre, et avec des rayons égaux aux distances qui séparent ce centre des divers points de divisions des côtés, achèvent de rendre ce quartier propre aux opérations indiquées, ou à l'usage annoncé. Un de ces derniers arcs est divisé en partie de 12' et il sert à diriger du centre, un fil, de manière à lui faire former avec la ligne nord et sud que représente la hauteur du quarré, le rhumb de vent de la route faite par un vaisseau. C'est sur ce fil ainsi dirigé, qu'on prend une longueur pour représenter celle de la route, en faisant valoir depuis une jusqu'à N lieues, l'étendue de chacune des divisions des rayons. Ainsi à l'aide de ce fil qui est mobile autour du centre du quartier, et des lignes divisées qui sont tracées, on peut former aisément tous les triangles-rectangles dont les côtés et les angles entrent dans le calcul du chemin fait par un vaisseau, soit en latitude, soit en longitude. L'usage du quartier peut devenir familier aux marins, quoiqu'ils ignorent la trigonométrie, et les conduire à des résultats assez exacts: ainsi il leur est très-utile, et ils l'emploient généralement pour déterminer chaque jour à bord, le point de l'arrivée du vaisseau qu'ils conduisent.

Digitized by Google

Quenouillette. s. f. On donne quelquefois ce nom aux montans de poupe (fig. 2, P.) qui font le prolongement des montans de voûte, et qui s'élèvent jusqu'au couronnement, pour former les côtés des fenêtres et des portes percées dans la poupe, cette face extrême et postérieure d'un vaisseau. — On nomme aussi et généralement quenouillette de trelingage, un cordage qui croise les haubans d'un bas-mât, horisontalement, et à une distance du bord de la hune égale à celle de ce même bord au ton du bas-mât correspondant. Ce cordage est redoublé sur lui-même, et ses deux bouts passent alternativement (fig. 76, M.) derrière et devant chaque hauban, qu'ils embrassent et avec lesquels ils sont liés dans leur cours. Dans cet état, ils deviennent un appui solide sur lequel sont fixées les gambes de hune qui contribuent au maintien des mâts de hune; ensuite pour ajouter à leur stabilité, les deux quenouillettes opposées, qui sont liées aux haubans correspondans d'un même mât, sont lacées ensemble par un nouveau cordage. Celui-ci par des tours et retours, se rend du premier hauban de babord où il est attaché, au premier hauban de tribord, revient au deuxième de babord et ainsi successivement. Ensuite tous ces tours sont fortement bridés ou arrêtés en faisceau pour ajouter à leur tension; et le nom de trelingage qu'on donne à leur assemblage, fait distinguer aussi les quenouillettes sous celui de quenouillettes de trelingage.

Quenouillon. s. m. Echeveau d'étoupe filée, ou étoupe cordonnée, pour être employée au calfatage des vaisseaux.

Quête. s. f. *Rake of the stern post.* Quantité *bc* (fig. 23, C.) dont s'écarte, de l'extrémité postérieure de la quille d'un vaisseau, une perpendiculaire *ab* qui est abaissée du sommet *a* de l'étambot *ac* sur le prolongement *cb* de la face inférieure de la quille *co*. Cette distance est nommée quête de l'étambot; et souvent elle est nulle, sur-tout dans les vaisseaux modernes.

Queue. s. f. Un cordage qui conserve sur sa longueur entière une grosseur constante, excepté dans une extrêmité qui se termine en pointe, est distingué sous le nom de cordage en queue de rat, *pointing, pointed rope.* Cette forme rend le bout de ces cordages plus facile à introduire dans les caisses des poulies où ils doivent passer. C'est dans l'atelier de la garniture, qu'on travaille ainsi sous une forme pointue l'extrêmité d'un cordage. Les bouts des torons sont décommis ou détortillés sur une certaine longueur; plusieurs de leurs fils sont coupés à des distances inégales; et ensuite après cette diminution graduelle, on recouvre l'assemblage de tous les fils inégaux ou plus et moins longs, d'une tresse qui est semblable à celle qu'on forme sur les pommes ou sur l'œillet d'un étai. — Dans les corderies on nomme queue de quarré, la partie rampante de cette espèce de charriot décrit au mot quarré, c'est-à-dire, de celle qui repose sur la terre, et qu'on charge de poids plus ou moins considérables, pour en faire un modé-

Digitized by Google

rateur de la marche du quarré. — La queue d'un bossoir est la partie *b d* (fig. 3, P.) de sa longueur *cbd* par laquelle ce bossoir est fixé sur le gaillard d'avant d'un vaisseau. — Dans une armée rangée sur une ligne de combat, le vaisseau de queue est celui qui, dans l'ordre de marche, est au dernier rang ou à la suite de tous les autres vaisseaux dont cette armée est composée. De là vient qu'on dit d'un vaisseau qu'il prend, ou qu'il a ordre de prendre, la queue de l'armée, lorsqu'il se range ou qu'il doit se ranger à la suite de l'armée et sur l'extrêmité de la ligne.

Quille. s. f. *Keel.* En comparant la carcasse d'un bâtiment (fig. 39, C.) au squelette d'un poisson, la quille *bm* représente l'arrête longitudinale, tandis que les couples en figurent les côtes principales. C'est sur cette quille que sont disposés et arrêtés les couples, comme les côtes d'un animal le sont sur l'arrête désignée. On voit de cette quille une partie extrême *Qd* (fig. 22,), et quelques-unes de ses pièces composantes en *A* et *B*, (fig. 1.) Elle porte sur chacune de ses faces latérales dans leur partie supérieure, une raînure ou une cannelure longitudinale *zq* (fig. 22.) pour recevoir le bord inférieur du dernier des bordages qui forment une enveloppe extérieure à la carcasse d'un vaisseau, et cette raînure est nommée la rablure de la quille. — Les couples préparés comme on le voit (fig. 89.), portent une entaille *nouq* pour être enchassés par leur varangue *a o c* dans l'épaisseur de la quille, de manière que *nq* vienne raser le bord supérieur de la rablure; mais comme la hauteur *z d* (fig. 22,) de la quille et la force qu'elle doit conserver par ses dimensions, permettent rarement de l'entailler profondément, dans les points occupés par les divers couples pour embrasser le talon de leur varangue, on lui ajoute sur sa face supérieure une planche épaisse nommée contre-quille qui fortifie l'assemblage des pièces de quille en même-temps qu'elle est entaillée vis-à-vis chaque couple. — Quelquefois la face inférieure de la même quille est recouverte d'une planche épaisse, et qui règne sur toute sa longueur, sous le nom de fausse quille, *false keel*, cette pièce n'est ainsi sur-ajoutée que pour corriger dans un vaisseau, un défaut connu de beaucoup dériver, ou parce qu'elle permet aussi par son établissement l'augmentation de la surface du gouvernail dans sa partie inférieure afin d'ajouter à la facilité de gouverner. D'ailleurs cette fausse quille conserve la quille dans les échouages parce qu'elle porte seule sur le fond, et elle la préserve en partie de la piqure des vers.

Quilloir. s. m. Bâton d'une certaine longueur à l'aide duquel, un ouvrier fait tourner sur lui-même un touret ou un dévidoir.

Quinçonneau. s. m. *Toggel.* Ce mot est synonyme avec cabillot. (Voyez Cabillot.)

Digitized by Google

R.

RABAN. s. m. *Rope band.* Cordage de peu de longueur, employé à attacher ou à lier différentes choses ensemble. Les divers cordages dont on se sert pour attacher, par plusieurs points (figure 78, M.) le côté d'une voile, à la vergue qui doit la porter, reçoivent le nom de rabans d'envergure, *head lines*, rabans de faix, rabans de têtière, *earrings*; dans le nombre de ces bouts de cordage, ceux qui sont destinés à lier les coins supérieurs d'une voile avec les extrêmités de la vergue en *b*, portent les noms distinctifs de rabans de pointure et rabans de croisure. Les rabans qu'on attache aux pattes de ris, pour les élever au besoin et rapprocher de la vergue ces points latéraux d'une voile, sont nommés rabans de pointures de ris, *reef earring.* Tous ces rabans sont des cordages de l'espèce des quarantainiers. — Des rabans de ferlage, *furling lines* (fig. 68. M.) sont autant de tresses plates et larges faites de fils carrets qui servent à serrer étroitement sur une vergue ou à presser fortement sur elle, tous les plis d'une voile retroussée, pour la soustraire autant qu'il est possible à l'impulsion du vent. — Les rabans de sabords, *port ropes*, sont aussi de forts quarantainiers, qu'on emploie pour maintenir fermés, les mantelets des sabords d'un vaisseau. — Les rabans de volée, sont des cordages par le moyen desquels on fixe invariablement contre la face intérieure de la muraille d'un vaisseau, la volée des canons lorsque ceux-ci sont à la serre. — (Voyez Serre.) — Des rabans de pavillon, *rope band of a flag*, sont autant d'anneaux en corde qui passent dans les œillets percés sur le côté vertical du pavillon, et qui embrassent le mât sur lequel il est déployé, afin qu'il soit maintenu, et lié à ce mât dans divers points de sa hauteur. — Enfin les rabans d'un hamak, sont de petits cordages attachés en divers points de ses deux extrêmités pour servir soit à le suspendre, soit à l'étendre plus facilement dans le sens de sa largeur.

RABANER. v. a. C'est faire usage de rabans; et on rabane une voile, lorsqu'on s'occupe à la lier à sa vergue par le moyen des rabans nécessaires.

RABATTUE. s. f. Les parties de la muraille d'un vaisseau, qui forment l'enceinte des gaillards ou de la dunette, portent les noms de rabattue. La rabattue de l'avant, *drift rail forward*, (fig. 1, P.) est le prolongement vertical *l a n* de la muraille, qui correspond au gaillard d'avant et s'étend au-dessus de la préceinte la plus élevée. La demi ceinture, ou la demi-préceinte *lm* qui l'entoure depuis le bossoir *f* jusqu'au bord arrière *m* de ce gaillard, porte le nom de lisse de rabattue de l'avant. — A l'arrière, la muraille du vaisseau s'élève verticalement

Digitized by Google

entre *n* et *np* ; c'est-à-dire, depuis le grand mât *G* jusqu'à la poupe pour circonscrire un intervalle qui sépare le gaillard, de la dunette ; et ce prolongement est la grande rabattue, *drift rail abaft*. C'est pourquoi la demi-ceinture *np* est nommée la lisse de grande rabattue. Enfin, le prolongement le plus élevé de la muraille, qui est compris depuis le mât d'artimon *A* jusqu'au couronnement *r*, et qui est fait pour former un mur d'appui autour de la dunette, est la seconde rabattue de l'arrière. La demi-ceinture *qr* qui rase le bord de cette muraille est la lisse de la seconde rabattue de l'arrière. Ces lisses dans leur cours, n'étant pas exactement parallèles aux préceintes qui leur sont inférieures, et se relevant en s'avançant vers l'arrière, donnent à ces rabattues dans leurs contours, une certaine grâce qui est encore augmentée par les sculptures dont elles sont ordinairement décorées.

Rablure. s. f. *Rabit*. La Rablure de la quille, ainsi que de l'étrave, est une cannelure triangulaire qu'on excave sur leurs faces latérales, pour recevoir ou le bord inférieur ou l'extrêmité de certains bordages dont on compose l'enveloppe extérieure de la carcasse d'un vaisseau. *Radf* (fig. 70, G.) est une section verticale de la quille et l'entaille *abp* présente le lieu, la forme et la profondeur de cette rablure. On voit ensuite (fig. 22, C.) depuis le point *z* jusqu'en *Q* et jusqu'en *o*, cette même rablure dans sa longueur. On imagine aisément, que, depuis *z* jusqu'à l'autre extrêmité de la quille, le bord inférieur du bordage le plus bas est engagé dans cette raînure de quille ; et que les extrêmités des bordages supérieurs viennent aboutir dans la rablure de l'étrave. Les extrêmités de quelques bordages de l'arrière, sont reçues aussi dans une semblable rablure faite sur les faces latérales de l'étambot et sur une autre rainure qui est pratiquée sur la face extérieure de la lisse d'hourdy (fig. 3, C.) comme on peut le juger par le cours apparent des bordages qui recouvrent la partie totale de l'arrière du vaisseau représenté (fig. 42, C.) — Dans l'exécution d'un mât de N pièces, on donne le nom de rablure, à un excédant en bois qu'une pièce principale présente sur ses bords, et qui permet ainsi aux pièces qui sont sur-ajoutées d'avoir des dimensions diminuées de cette quantité fournie par la première, etc.

Rabraquer. v. a. C'est plutôt réabraquer, ou abraquer de nouveau, ou répéter l'opération d'abraquer. (Voyez ce mot.)

Racage. s. m. *Parrel*. Collier dont on entoure le fût d'un mât, et par lequel on attache à ce mât la vergue qu'il doit porter. Ce collier est une espèce de chapelet à plusieurs rangs de pommes et de bigots en bois, qui sont enfilés par un cordage nommé bâtard. On voit (fig. 89, M.) cet assemblage. Les pommes y sont dessinées distinctement, et on voit séparément (fig. 88.) les bigots qui les séparent dans toute la hauteur d'un racage. Ces pommes ont été imaginées et rendues mobiles sur elles-mêmes afin de faciliter l'ascension ou la descente d'une vergue le long du mât auquel elle est attachée par ce racage. (Voyez Bigots et Pommes.) Les racages des huniers sont composés de deux ou trois

Digitized by Google

rangs de pommes. On leur fait embrasser la partie arrière du contour d'un mât, tandis que les bouts du bâtard croisent plusieurs fois la vergue qu'ils entourent en se dirigeant de tribord à babord et réciproquement.

RACAMBEAU. s. m. *Traveller*. Espèce d'anneau en fer, *c* (fig. 23, M.) qui porte dans un des points de sa circonférence un crochet *b* opposé à un œillet *d*. Son contour est garni de petits anneaux en bois ou en fer qui sont mobiles sur sa circonférence. C'est dans l'ouverture de cet anneau qu'on fait passer le bout dehors du beaupré, sur lequel il peut aisément glisser d'un bout à l'autre, afin qu'il serve à retenir, *gib iron*, par son crochet, le coin inférieur ou le point d'amure du grand foc ainsi que le bout de sa draille, tandis que par son œillet, il peut être sollicité à s'élever jusqu'au bout du bâton de foc ou à descendre jusqu'à la tête du beaupré. — Le contre-foc est attaché aussi à un racambeau, mais celui-ci est ordinairement en corde.

RACHE. s. f. Dans les chantiers de construction, on donne ce nom à un trait fait, par un charpentier, avec une pointe aigue, sur une face d'une pièce de bois, pour servir à diriger le travail de cette pièce.

RACHER. v. n. C'est faire un trait sensible sur une pièce de bois, à l'aide d'une pointe qu'on promène, en s'appuyant sur une de ses faces, pour marquer fortement, ou un contour plus ou moins long que cette pièce doit avoir dans quelqu'une de ses parties, ou le lieu d'un point déterminé.

RADE. s. f. *Road*. Etendue de mer, enfermée en partie par des terres plus ou moins élevées, et qui présente aux vaisseaux des mouillages à l'abri des vents et des lames qui ont certaines directions. Une rade n'est jamais éloignée de la grande mer et elle communique avec elle par une ou plusieurs ouvertures, de manière que les vaisseaux partant de ces lieux au premier vent favorable, peuvent aussitôt gagner le large. Une rade est bonne ou mauvaise, suivant que les vaisseaux y sont plus ou moins à l'abri des vents ordinaires et de la grosse mer, et que le fond est d'une bonne ou mauvaise tenue. C'est dans un port, que les vaisseaux sont dans une situation plus tranquille; mais dans une rade, la proximité de la mer trouble souvent leur repos et ils ne s'y établissent que pour se soustraire à une mer furieuse ou à des vents violens qui les forcent d'abandonner la mer, ou pour attendre des vents qui soient favorables à leur départ. — Entre les rades il y en a de closes et d'ouvertes, les premières sont à l'abri de la mer et des vents, les secondes nommées aussi foraines, *open roads*, ne sont ceintes qu'en partie par des terres élevées, et sont battues ouvertement par plusieurs vents de mer, lorsqu'ils règnent. — Un vaisseau qui sort d'un port pour venir mouiller en rade et attendre le moment favorable de son départ, est dit mettre en rade, *to go into the road*, aller en rade. Lorsqu'il y est mouillé et amarré à demeure, il est en rade, *roader*.

Digitized by Google

Radoub. s. m. *Repair.* Réparation plus ou moins considérable qu'on fait, ou à la coque d'un vaisseau, ou à sa mâture, ou à ses voiles, etc. Le radoub d'un vaisseau consiste dans l'opération de mettre des pièces de bois neuves à la place de celles qui sont pourries, ou qui ne peuvent plus remplir leur destination primitive. — Un vaisseau en radoub est celui qu'on répare, *ship repairing;* et faire cette réparation c'est donner un radoub.

Radouber. v. a. *To repair.* Réparer un bâtiment de mer, soit dans sa coque, soit dans sa mâture, soit dans son gréement, c'est le radouber. Un vaisseau est-il en radoub, les navigateurs qui y sont embarqués, s'identifient souvent avec ce vaisseau en parlant de cet état, et disent qu'ils se radoubent, *to repair the ship's hull.* Lorsqu'on rétablit ou une voile ou des cordages qui ont été déchirés ou mis hors de service, c'est aussi les radouber, *to refit.*

Rafale. s. f. *Squall of wind or gust.* Bouffée de vent subite, violente, et de peu de durée.

Rafiau. s. m. On donne ce nom, sur la Méditerranée, à de petits canots, qui n'ont qu'un seul mât dont la voile est latine ou à antenne. (fig. 25, V.)

Rafraichir. v. a. On rafraîchit un canon, qui est échauffé après avoir tiré un grand nombre de coups, en l'arrosant d'eau froide. — Des cables, des manœuvres, ou des cordages quelconques, étant altérés par le frottement, dans quelques parties de leur longeur, on les rafraîchit, *to freshen the hawse*, en exposant à l'action de cette cause destructive, des parties fraîches et nouvelles de ces mêmes cordages. Comme la fourrure, dont on enveloppe un cable dans la partie correspondante aux écubiers, ou qui frotte sur ces ouvertures, est bientôt usée par les mouvemens continuels que la mer communique à un vaisseau, on la rafraîchit soit en entourant d'une autre fourrure une nouvelle portion du cable, soit en augmentant de cette partie la longueur du cable qui tient à une ancre mouillée. — On rafraîchit l'entalingure d'un cable, en retranchant la première qui est usée et en la remplaçant par une seconde. (Voyez Entalingure).

Rafraichissemens. s. m. *Supply of fresh provisions.* Provisions de vivres frais, qu'on fait ordinairement dans les lieux où relache un vaisseau, soit pour les besoins du moment, soit pour ceux d'un nouveau voyage, soit pour remplacer les vivres qui ont été consommés, soit enfin pour ajouter à ceux dont on est déjà approvisionné.

Ragréage ou **Ragréement.** s. m. Opération par laquelle on ragrée ou un bâtiment ou ses sabords. (Voyez Ragréer).

Ragréer. v. a. On ragrée les sabords d'un vaisseau en polisssant leurs faces, et en les rendant propres à recevoir les mantelets qui sont destinés à fermer parfaitement ces ouvertures. — Ragréer un vaisseau, c'est aussi polir sa surface extérieure, ou raboter les bordages

qui couvrent sa carcasse afin que ses contours paroissent plus continus et plus réguliers.

Raguer v. a. User, déchirer par le frottement, *to chafe or gall.* Un cable qui au fond de l'eau porte sur des pierres, des rochers, des coraux, etc. est bientôt déchiré, lorsque les mouvemens continuels d'un vaisseau auquel il tient, obligent ce cable de frotter sans cesse sur ces inégalités, et quand il est parvenu à cet état d'altération, on dit qu'il est ragué. — Toute manœuvre qui est déchirée, usée ou endommagée par le frottement, est une manœuvre raguée.

Raisonner. v. a. Un vaisseau en fait raisonner un autre, lorsqu'il faitrépondre celui-ci à diverses questions. Un bâtiment qui en rencontre un autre en pleine mer, et qui a besoin de communiquer avec lui, le hèle ou l'appelle, l'approche; et ceux qui sont embarqués dans le premier parlent aux personnes qui sont dans le second; mais si les premiers obligent les seconds de faire des réponses aux demandes qui leur sont adressées, le premier bâtiment est dit avoir fait raisonner le second.

Ralingue. s. f. Les cordages qui entourent une voile et qui sont cousus sur les bords, pour la fortifier contre les efforts qui pourroient tendre à la déchirer, sont nommés des ralingues, *bolt ropes.* On peut distinguer ces cordages à leur place, dans les voiles qui sont représentées (fig. 33, 55, 59, 85, M) et surtout dans cette portion de voiles qu'on voit (fig. 78). Ces cordages sont commis lâchement en aussières, afin qu'ils se plient plus facilement sous les mains des voiliers. Dans le contour d'une voile il y a des parties qui exigent des ralingues plus ou moins fortes, c'est pourquoi on désigne, par le nom de ralingues de têtière, *head ropes*, ou d'envergure, celles qui bordent une voile sur le côté qui est destiné à être lacé avec une vergue; par celui de ralingues de bordure ou de fond, *foot ropes*, celles qui sont étendues sur le côté inférieur *cd* d'une voile *acdb* (fig. 59, M.) et par celui de ralingues de chute, *leech ropes*, celles qui bordent les côtés verticaux *ac* et *bd* d'une voile. — La position de ces ralingues fait que le plan d'une voile déployée qu'elles circonscrivent, étant sur la direction du vent qui soufle, on dit alors, de cette voile qu'elle est en ralingue, et du vaisseau qui a de telles voiles ainsi placées respectivement au vent, qu'il met en ralingue, *to spill*, ou qu'il vient en ralingue, *to touch*, si par une rotation du vaisseau, ces voiles viennent à présenter leur plan dans la direction du vent.

Ralinguer. v. a. Dans l'art du voilier, c'est coudre une ralingue ou un cordage sur le contour d'une voile; mais dans l'art du manœuvrier, c'est disposer cette voile de manière que le vent ne frappe ni dessus ni dedans, et qu'il soit dirigé dans le plan même des ralingues de cette voile, *to fly loose to the wind.* Dans cet état cette voile est ralinguée ou en ralingue.

Ralliement. s. m. Réunion, rapprochement de vaisseaux après leur éloignement, leur séparation ou leur dispersion. — Dans les

Digitized by Google

armées navales, il y a des signaux de ralliement, qui sont convenus, et qui sont employés pour ordonner à des vaisseaux éloignés de se réunir au corps d'une armée, ou de se rallier aux autres bâtimens qui la composent.

RALLIER. v. a. Un vaisseau rallie la terre, en diminuant la distance qui l'en sépare. Il rallie un poste, en le reprenant après l'avoir quitté, ou en s'en rapprochant pour le prendre, *to rally or regain a station*. Il se rallie à une armée, ou il rallie une armée, *to rally*, lorsqu'il vient se réunir à elle. — Il rallie un autre vaisseau dans le vent, lorsqu'en serrant le vent et en gouvernant au plus près, il gagne davantage vers l'origine du vent et parvient à s'approcher de ce vaisseau. — Il rallie le vent en gouvernant plus près du vent, ou en faisant diminuer l'angle d'incidence du vent sur ses voiles, pour gagner dans le vent; et lorsqu'un bâtiment a la propriété habituelle de s'élever rapidement au vent, c'est-à-dire, de peu dériver, lorsqu'il court au plus près, on dit qu'il rallie bien le vent, *to haul the wind again*, ou qu'il se rallie bien au vent.

RAMBADE. s. f. Garde-fou ou garde-corps, placé au-dessus des fronteaux des gaillards et de la dunette, pour empêcher de tomber, ou des gaillards sur le pont inférieur, ou de la dunette sur le gaillard d'arrière.

RAME. s. f. *Oar*. Ce mot est synonyme avec aviron; cependant il est des phrases où le mot rame est toujours employé, comme dans celles-ci, aller à la rame, gouverner à la rame, faire force de rames, *to ply the oars amain*, pour exprimer qu'un bâtiment est mu ou gouverné à l'aide de rames, ou qu'on fait avec des rames tout l'effet que peut produire la force des hommes qui les mettent en action. — Un bâtiment court à trait et à rame, lorsqu'il est mu en même temps, à l'aide et des voiles et des rames. (Voyez Aviron.)

RAMER. v. n. *To row*. On dit plus communément nager, pour exprimer l'action des hommes qui emploient des rames pour communiquer à un bâtiment, une vîtesse progressive. (Voyez Nager).

RAMEUR. s. m. *Rower*. Voyez Nageur qui est le titre donné communément à ceux qui font usage des rames dans les bâtimens de mer. On nomme bancs de rameurs, les bancs sur lesquels dans un bateau, les rameurs s'asseyent pour agir avec des rames.

RANÇON. s. f. Prix exigé ou somme donnée, pour le rachat ou la délivrance d'un bâtiment dont un ennemi s'est emparé.

RANÇONNER. v. a. Si on exige une somme déterminée pour remettre à ses premiers propriétaires un bâtiment dont on s'est rendu maître, par le droit de la guerre, c'est rançonner un bâtiment; et après le paiement de l'argent convenu, le bâtiment est rançonné, *to be ransomed*.

RANG. s. m. Les vaisseaux destinés pour la guerre, sont armés de canons, plus ou moins forts et plus ou moins nombreux; ils sont

Digitized by Google

rangés dans différentes classes suivant la force de leur artillerie ; et au lieu de dire qu'ils sont de telle classe, on dit qu'ils sont de tel rang, *rate*, en conservant à ces deux mots, rang et classe, la même signification. Ainsi dans la marine militaire, il y a des vaisseaux du premier, ou du second, ou du troisième rang; et cette distinction ou ce classement n'embrasse que les bâtimens qui ont plus d'un pont, ou qui sont faits pour être mis en ligne de bataille dans une armée navale. Les limites qui séparent ces différentes classes sont conventionnelles, et ne sont pas parfaitement fixées. Cette indétermination conduit naturellement les marins à ne donner à tous ces vaisseaux que le nom général de vaisseaux de ligne et à ne les distinguer entr'eux que par le nombre de leurs canons. — On donne quelquefois l'ordre, aux vaisseaux qui composent une armée, de se former par rang de vîtesse. Cet ordre est, qu'ils se rangent tous sur divers points d'une ligne de combat, et que chacun en particulier vienne occuper la place que la vîtesse dont il est susceptible lui permet d'atteindre.

Ranger. v. a. On dit d'un vaisseau qu'il range la côte, la terre, une île, une roche, un vaisseau, lorsqu'il en passe à peu de distance, et qu'il prolonge sa marche parallélement à leur longueur, *to coast.* — Ranger un bâtiment à l'honneur, c'est passer près de lui à la portée de la voix. C'est dans le même sens, qu'on dit d'un vaisseau qu'il a rangé de près les brisans, ou un écueil quelconque. — Ranger le vent, *to claw the wind*, c'est serrer le vent, ou tenir le plus près, ou recevoir sur les voiles orientées le plus obliquement possible à la quille, l'impulsion du vent sous un petit angle d'incidence. — Ranger une armée en ligne de bataille, *to lay a fleet to the line of battle*, c'est disposer sur une même ligne de bataille, les vaisseaux qui la composent. — Un bâtiment se range à bord, ou se range à quai, lorsqu'il se place, ou côte à côte d'un autre bâtiment, ou auprès d'un quai. — Le vent se range de l'avant lorsque sa direction change et vient à faire avec la quille un angle moins ouvert que précédemment (en considérant que l'ouverture de cet angle est tournée du côté de la proue), *to haul forward*; et il se range de l'arrière, lorsque les changemens qui ont lieu dans sa direction font augmenter l'angle de celle-ci avec la quille, *to veer aft* Enfin, il se range à N air de vent, lorsqu'il vient à souffler sur la direction désignée par cet air de vent, *to veer to the N point.*

Rapiquer. v. n. Un vaisseau est dit rapiquer au vent, *to bring a ship to the wind*, lorsqu'après avoir couru largue, il vient au plus près, soit pour rendre plus petit l'angle que la direction du vent faisoit précédemment et avec sa quille et avec ses voiles; soit afin de s'élever plus rapidement vers l'origine du vent.

Rapport. s. m. La masse d'eau que la mer, par le flux, apporte ou introduit dans un port, dans un canal, dans un bassin, reçoit le nom de rapport de marée; quelquefois la différence croissante de la hauteur de l'eau dans deux marées consécutives est nommée, rapport de marée;

Digitized by Google

mais la première acception est la plus universellement reçue. — Les rapports de marée sont plus considérables dans le temps des syzigies, qu'à l'époque des quadratures : et (toutes choses étant égales d'ailleurs) lorsque les vents du large sont violens, ces rapports excèdent ceux qui ont lieu quand il règne des vents opposés.

Rapporter. v. n. La mer rapporte beaucoup, lorsque par le flux, elle s'élève à une grande hauteur sur les côtes ou dans les canaux des rivières, et par conséquent quand du large elle y porte une grande masse d'eau. — Elle rapporte différemment, dans diverses marées, lorsque son niveau s'élève dans les unes, plus haut que dans les autres.

Rapprocher. v. n. Un vaisseau, qui, tournant sur lui-même horisontalement, et ayant ses voiles orientées au plus près, fait par ce changement de position diminuer l'angle d'incidence du vent régnant sur ces mêmes voiles, est dit rapprocher du vent. On dit aussi que le vent rapproche, lorsque c'est la direction du vent qui change, sans que la position du vaisseau ni celle de ses voiles varient, et lorsqu'il en résulte que les voiles sont frappées par le vent changé sous un angle d'incidence plus petit qu'il ne l'étoit auparavant, *to haul forward*.

Ras. s. m. On donne ce nom ou celui de ras de carène à certains bâtimens flottans, qui s'élèvent peu au-dessus de la surface de la mer, qui ne plongent qu'à une petite profondeur, qui présentent une grande surface horisontale, et qui, par ces raisons ainsi que par leur forme assez semblable à celle d'un parallélipipede rectangle, sont d'une grande utilité pour faciliter les opérations qu'on exécute sur l'eau, c'est-à-dire, celles qui ont pour objet ou de radouber, c'est-à-dire, de réparer des vaisseaux ou de les carêner. On charge ces bâtimens, et d'ouvriers nécessaires, et de tous les matériaux exigés pour leur opération proposée; ensuite la grande stabilité de ces ras assure la tranquillité de l'exécution, parce qu'elle ne leur permet que des mouvemens d'oscillation très-peu sensibles, *punt*. — Un vaisseau est ras, lorsque la partie de ce vaisseau qui s'élève au-dessus de la mer, sous le poids de sa charge totale, a peu de hauteur comparativement aux bâtimens de la même classe, *low or strait sheered ship*. — Il est ras comme un ponton, lorsqu'après un combat ou une tempête, il n'a plus aucun de ses mâts. — Lorsqu'on veut annoncer qu'un point de la carène d'un vaisseau flottant, est situé au niveau de l'eau, on dit qu'il est ras l'eau. — On nomme en mer ras de courans, des masses d'eau qui s'avancent avec vîtesse dans des parages peu étendus, comme entre des îles, des bancs, des rochers ou des côtes. Il semble que ces mouvemens ne sont produits que pour le rétablissement local de l'équilibre des eaux de la mer environnante. — Enfin, on nomme ras de marée, *tide gate*, ce qui a été nommé lit de marée à l'article Lit. On donne aussi quelquefois ce nom à des lames sourdes qui, sans paroître poussées par un vent quelconque, se forment subitement, grossissent en un moment, et marquent une

Digitized by Google

une agitation étrange dans les eaux de la mer. Ces ras de marée sont observés aux environs des syzygiés de la lune.

RASER. v. a. Si on diminue la hauteur de cette partie d'un vaisseau qui s'élève au-dessus de l'eau, en supprimant ou sa teugue, ou sa dunette, ou ses gaillards, ou les ponts placés au-dessus du premier, c'est raser ce vaisseau, *to cut down a ship*. On ne retranche ainsi toute cette masse qui est au-dessus du premier pont, dans un vaisseau de guerre, que parce que celui-ci ne peut plus être utile suivant sa destination primitive; et dans cet état, il est rasé pour servir de ponton dans le fond d'un port, parce qu'il jouit surtout d'une haute stabilité. — Si on rase la teugue ou la dunette d'un bâtiment, c'est raser ce bâtiment pour lui assurer de meilleures qualités, ou pour donner plus de développement à celles dont la forme de sa carène paroit être douée. Dans un combat, raser un vaisseau, c'est lui abattre ses mâts.

RATEAU, s. m. On nomme rateaux de vergue, certaines pièces de bois percées de plusieurs trous, qu'on applique sous quelques parties de la longueur d'une vergue basse pour servir à attacher les divers points de l'envergure d'une voile basse. C'est dans ces trous qu'on introduit les cordages qui réunissent la voile à la vergue, lorsque ces mêmes cordages ne peuvent tourner sur la circonférence de la vergue à cause des poulies des drisses de suspente, qui se trouvent dans les mêmes places où ils devroient passer. — Des rateaux de haubans, *cross pièces*, sont des planches étroites, traversées dans divers points de leur largeur et perpendiculairement par des chevilles, (fig. 50, M.). On les fixe dans une position horizontale, sur les bas-haubans d'un vaisseau; et les chevilles servent d'autant de points d'appui auxquels on attache diverses petites manœuvres. — Un rateau en poulies, *rack*, est une caisse longue, étroite et peu large, qui, percée transversalement en divers points de sa longueur, (fig. 28, M.) contient dans toutes les mortaises qui y sont pratiquées, des rouets placés à la suite les uns des autres. Ces rateaux sont nommés aussi rateaux de beaupré, *racks of the bow sprit*, parce qu'on en attache verticalement, un de chaque côté de ce mât et sur les liures de ce même mât, pour servir au passage de plusieurs manœuvres ou cordages qui descendent du sommet du beaupré ou de son bout-dehors, pour se rendre sur le gaillard-d'avant d'un vaisseau.

RATELIER. s. m. On donne ce nom au rateau des haubans, ainsi qu'au rateau en poulies dont on a parlé au mot Rateau (Voyez Rateau).

RAVIER. adj. Ce mot est synonyme avec Ardent, qui est plus souvent employé. (Voyez Ardent).

RAYON. s. m. On donne souvent le nom de rayons de hune à des pièces de liaisons que d'autres nomment taquets de hune : la forme de ces pièces qui entrent dans la composition d'une hune, les a fait nommer taquets, et leur direction de la circonférence de la hune à son

Digitized by Google

centre (fig. 23, A.) les fait prendre aussi pour des rayons. (Voyez Taquets).

Rea. s. m. Le rouet d'une poulie est souvent désigné par les matelots sous le nom de rea ou de ria. (Voyez Rouet).

Rebousse. s. f. *Starting bolt.* Repoussoir ou cheville de fer à l'aide de laquelle on en repousse d'autres pour les faire sortir des trous où elles ont été introduites et chassées.

Recaler. v. a. On dit quelquefois recaler des mâts au lieu de caler des mâts, pour exprimer qu'on les fait descendre de la hauteur où ils sont placés, à bord d'un vaisseau. (Voyez Caler). C'est aussi dans le même sens qu'on dit amener les mâts de hune.

Recette. s. f. On nomme ainsi l'acceptation qu'on fait dans les arsenaux de l'État, de tous les objets que les fournisseurs présentent pour former les approvisionnemens, dans tous les genres, de la marine nationale. — Faire la recette, c'est faire l'examen et accepter, ou des bois, ou des marchandises, ou des ouvrages, qui doivent être payés par l'état, s'ils sont jugés propres au service de la marine.

Rechange. s. m. *spare.* Remplacement. Dans un vaisseau, tous les objets embarqués, pour remplacer au besoin pareils objets qui sont employés, portent le nom de rechange. Il y a ainsi des mâts de hune, des vergues, des voiles, des poulies, des cordages, etc. de rechange; *spare top masts, spare sails, spare rigging, etc.* — On nomme rechange du maître, *boatswain's spare store*, l'assemblage de toutes les choses qui sont confiées aux maîtres d'équipage d'un vaisseau pour la réparation ou le remplacement de toutes les parties du gréement. C'est dans le même sens que les charpentiers, calfats, tonneliers, canonniers, voiliers d'un vaisseau, sont dits avoir des rechanges relatifs à l'art qu'ils exercent. — On embarque aussi dans un bâtiment une seconde barre de gouvernail nommée barre de rechange, *spare tiller*, parce qu'elle est destinée à remplacer la première, si elle vient à être rompue dans le cours d'une campagne.

Recif. s. m. Suite ou chaînes de rochers, qui du fond de la mer s'élèvent jusqu'auprès de sa surface, qui s'étendent sur une certaine longueur et sur lesquels les lames brisent sans cesse avec fureur, pour peu que la mer soit agitée.

Reclamper. v. a. Synonyme avec Jumeler. (Voyez ce mot).

Reconnoissance. s. f. Les vaisseaux qui se rencontrent en mer, pendant un temps de guerre, ont des marques ou des signaux de reconnoissance, ou des signes qui les annoncent comme vaisseaux amis, ou ennemis, ou neutres. — Un bâtiment, à la vue de certains ports fait aussi des signaux convenus de reconnoissance, aux personnes qui l'attendent pour les informer de son arrivée. — On donne enfin le nom de reconnoissance à des marques qui indiquent des canaux ou des rochers sous l'eau, et qui sont nommés balise assez généralement, *sea marks.*

Digitized by Google

Reconnoitre. v. a. Un navigateur qui, après une longue route revient du large, cherche à juger de sa position sur le globe et à rectifier les erreurs qu'il a pu commettre dans l'estime qu'il a faite et de la longueur et de la direction de la route de son vaisseau. C'est pourquoi il cherche à voir des terres connues qui s'avancent en mer, afin de parvenir plus sûrement ensuite de tels points au terme de son voyage. Lorsque, dans cette recherche, il apperçoit la terre dans le lointain, il en examine les formes, l'aspect et il est dit les reconnoître s'il leur trouve des traits d'une ressemblance parfaite qui lui rappellent l'image de celles qu'il avoit vues dans d'autres temps, *to make the land*. On reconnoît un bâtiment en lui faisant des signaux de reconnoissance, et en remarquant comment il cherche lui-même à se faire connoître. — Reconnoître un vaisseau ennemi, une armée, un fort, etc. c'est, en les approchant, juger de leur grandeur, de leur force et de leur foiblesse. — Reconnoître un port, un mouillage, etc. c'est les visiter et juger de leur convenance. — Reconnoître un écueil, c'est s'assurer de son existence, et examiner sa forme, sa profondeur, et toutes les circonstances qui peuvent en rendre la connoissance intéressante pour les navigateurs.

Recourir. v. a. Dans l'art du calfatage des vaisseaux, recourir des coutures, *to run over the seam of a ship*, c'est battre de nouveau avec un coin double, l'étoupe dont les joints des bordages d'un vaisseau avoient autrefois été remplis, afin de donner à ce premier calfatage un nouveau dégré de solidité et de tenue, ou afin de réparer les altérations faites par le temps et les événemens. — Recourir un cable, ou une manœuvre, *to underrun a rope*, c'est visiter ces cordages dans toute leur longueur, pour juger du service qu'on peut en attendre, ou des réparations dont ils auroient besoin.

Recousse. s. f. C'est la reprise d'un vaisseau entre les mains d'un ennemi, *reprise*. Si ce bâtiment est repris avant qu'il se soit écoulé vingt-quatre heures à compter du moment où la prise avoit été faite, il est restitué au propriétaire; mais le réparateur obtient alors, comme droit de recousse, *salvage*, un tiers de la valeur du bâtiment.

Redresse. s. f. Nom d'un cordage qui est employé à redresser un vaisseau, qui a été abattu ou incliné latéralement pour faciliter son carénage, ou toute autre opération dont sa partie submergée peut avoir besoin.

Redresser. v. a. C'est ramener un vaisseau à sa situation naturelle, ou rendre vertical le plan qu'on imagine passer par son étrave, son étambot et sa quille. Dans cet état, ses ponts sont de chaque côté de leur contour particulier également éloignés du niveau de l'eau, et le vaisseau présente une égale résistance, soit à droite soit à gauche aux inclinaisons latérales que des puissances extérieures peuvent tendre à produire, *to right a ship*. — Redresser un bâtiment qui est abattu en carène, c'est aussi le rappeler à la même position que nous venons de

Digitized by Google

définir, après l'en avoir écarté pour faire paroître au-dessus de l'eau des parties de sa carène, qui sont submergées quand il est à sa flottaison ordinaire.

Réduction. s. f. Dans l'architecture navale, la réduction est une opération graphique par laquelle on détermine la forme du plus grand nombre des couples d'un vaisseau, étant donnée celle de quelques couples particuliers tels que le maître couple et les deux couples extrêmes. — La réduction des routes d'un vaisseau, est aussi une opération par laquelle on cherche le résultat de toutes les routes partielles que peut avoir faites ce vaisseau pour déterminer le point de son arrivée ou celui auquel il est parvenu sur la surface du globe. Ces routes sont connues par leur longueur ainsi que par leur direction; et les marins emploient souvent pour trouver le résultat annoncé, l'instrument nommé par cette raison Quartier de réduction. (Voyez Quartier).

Réduite. adj. Nom distinctif d'une carte marine pour la distinguer des cartes plates ainsi que de toute autre carte hydrogaphique. (Voyez Carte réduite).

Refondre. v. a. *To rebuilt or repair a ship thoroughly*. Refondre un vaisseau, c'est faire à sa masse entière une réparation telle qu'elle devient presque une reconstruction totale; c'est séparer de la charpente toutes les pièces qui sont pourries ou altérées sensiblement pour les remplacer par de nouvelles; ainsi dans cette opération, qui ne s'exécute jamais que sur des chantiers à terre ou dans des bassins, on change, s'il est nécessaire, des pièces de la quille, des alonges, des baux, des bordages, des estains, l'étrave, l'étambot, etc.; mais on conserve à la coque, sa forme primitive et toutes les pièces composantes qui sont saines, et qui promettent d'être encore d'un long usage.

Refonte. s. f. *Thorough repair*. Réparation générale faite à un vaisseau depuis la quille jusqu'au couronnement. Souvent elle s'étend si loin qu'elle devient une reconstruction totale d'un bâtiment de même forme. (Voyez Refondre). Faire une telle réparation, c'est faire une refonte ou la refonte de tel bâtiment; lorsque l'état du bâtiment à réparer n'exige pas sa décomposition totale, et qu'elle se borne à la moitié de cet immense travail, on dit que la réparation est une demi-refonte.

Refouler. v. a. On refoule des chevilles en les repoussant des trous qu'elles remplissent. — Un vaisseau refoule un courant ou la marée, *stem the tide*, lorsqu'il s'avance dans une direction opposée à celle de ce courant ou de la marée.

Refuite. s. f. On donne ce nom à l'excès de la longueur du trou qui est pratiqué dans une pièce de bois, sur celle de la cheville qui doit être reçue dans ce même trou.

Refuser. v. n. Le vent refuse à un vaisseau courant au plus près, lorsque, sa direction venant à changer, il ne peut plus servir à pousser ce bâtiment sur la route qu'il suivoit précédemment. Refuser, *to*

Digitized by Google

scant, est alors le contraire d'adonner. Si sa direction change de N quarts ou si l'angle de cinq ou six quarts que cette direction fait avec la quille du vaisseau, diminue de N quarts, alors le vent refuse de N quarts. — Le vaisseau refuse de virer, *not to come to the wind*, lorsqu'en employant tous les moyens ordinaires pour le faire virer vent devant, ou pour le faire tourner horizontalement sur lui-même, (en présentant dans certains points de cette rotation sa proue directement au vent), on ne peut lui faire exécuter et achever ce mouvement avec succès. Alors il n'obéit pas aux puissances qu'on met en action, ou il ne reçoit pas une assez grande vitesse de rotation pour parcourir l'arc déterminé qui est la mesure de l'étendue de cette évolution.

Règle, s. f. Les constructeurs de vaisseaux emploient des règles pliantes, qui sont longues, plates, et d'une épaisseur décroissante d'un bout à l'autre, pour déterminer le cours d'une ligne courbe dont plusieurs points sont donnés. Ces points étant placés, suivant leur rapport réciproque, sur un plan tel que le plancher uni d'une grande salle, une règle pliante est appliquée par son épaisseur sur ce plancher, de manière que ces points fondamentaux correspondent à quelques points de sa longueur, et alors la courbure que cette règle prend dans cette position est celle de la ligne courbe et continue, qui embrasse les points donnés ou qui doit passer par ces points. C'est ainsi qu'on trace les contours des couples, des lisses, de l'arcasse, de l'étrave, etc. d'un nouveau bâtiment qu'on se propose de construire.

Regréer. v. a. C'est réparer les dommages qui ont été faits au gréement d'un vaisseau ou pendant une tempête ou dans un combat. On remplace les cordages qui ont été coupés ou emportés; on envergue de nouvelles voiles s'il est nécessaire; et on supplée tout ce qui manque en poulies, en cosses, etc.

Relache. s. f. *Stay*. Un vaisseau fait une relâche, *to stay*, dans un port, lorsque dans le cours de la route qu'il suit pour se rendre à un but déterminé, il fait retraite dans ce port. Souvent il y est forcé ou par le mauvais temps, ou par le mauvais état, soit de sa coque, soit de son gréement, ou par le besoin de vivres. Les ports ou les lieux qui lui servent de retraite sont nommés lieux de relâche, mais on ne leur donne généralement ce titre que lorsqu'ils offrent aux vaisseaux les secours et l'abri qui sont nécessaires aux navigateurs, *place to get the refreshments*. Si un bâtiment passe dans cet asile un nombre de N jours; il fait une relâche de N jours, et suivant ce nombre elle est courte ou longue. Si enfin, avant d'arriver au terme de son voyage, il a été obligé d'entrer successivement dans différens lieux de relâches, il est dit avoir fait plusieurs relâches.

Relacher. v. a. *to put into a port*, *to stop and stay*, c'est suspendre sa marche vers le but déterminé d'un voyage, en se retirant momentanément dans un port ou un havre, etc. Un vaisseau relâche lorsqu'il a besoin de vivres, ou lorsqu'il fait beaucoup d'eau, ou lorsqu'il doit

Digitized by Google

réparer des dommages considérables, ainsi que des pertes essentielles : et alors il est dit relâcher par besoin, *to touch at any port*, ou toucher à un port pour faire des vivres ou se réparer ; mais il relâche par le mauvais temps, lorsqu'il ne peut résister ni à la tempête ni aux grosses lames dont il seroit assailli en pleine mer.

Relevement. s. m. Les extrémités des ponts et des gaillards, dans un vaisseau, sont toujours plus élevées que leur milieu, à l'égard, soit de la quille, soit du niveau de l'eau ; et cette différence toujours plus grande à l'arrière qu'à l'avant est nommée le relèvement des ponts et des gaillards, *the sheer of a ship's deck*. On peut remarquer (fig. 1, P.) (et fig. 64, C) dans les courbures des ponts, des préceintes et des lisses de rabattue, la différence d'élévation de leur milieu et de leurs points extrêmes, c'est-à-dire, leur relèvement. — Faire un relèvement à la boussole, *bearing*, c'est observer l'air de vent sur le prolongement duquel est placé un objet éloigné dont on relève la position, relativement au point où se trouve l'observateur. Le relèvement d'un vaisseau, d'une pointe de terre, d'un rocher, d'un objet quelconque, étant fait à bord d'un vaisseau est l'air de vent sur la direction duquel ces objets sont vus de ce vaisseau, et comme on en juge à l'aide d'un compas, ces observations reçoivent le nom de relèvemens au compas, *setting by the compass*.

Relever. v. a. Si on remarque sur une boussole, l'air de vent qui est dirigé vers un objet, c'est relever cet objet. Ainsi les navigateurs sur un vaisseau, toujours intéressés à connoître leur position relativement à tout ce qui les environne font souvent des relèvemens, et expriment leurs remarques par des phrases particulières. Deux objets paroissent-ils sur la même ligne, quoiqu'à des distances différentes? C'est relever l'un par l'autre, *to keep N in one with N ;* si ce sont deux vaisseaux, alors ils sont relevés l'un dans les eaux de l'autre, *in the wake of each other*. Si un objet est placé sur la perpendiculaire ou la longeur d'un vaisseau, il est relevé de ce vaisseau par son travers, comme il est vu par son bossoir s'il paroît sur la direction prolongée du bossoir. — Observer un objet sur le prolongement d'un certain air de vent, c'est le relever à cet air de vent, et s'il paroît sur la direction même du vent, il est relevé dans le lit du vent, ou sur la perpendiculaire du vent, s'il a cette position relative.—Relever une côte, *to draw a view of a coast*, c'est en dessiner la vue ou l'aspect telle qu'elle est apperçue de divers points. — Enfin, un vaisseau relevé constamment à un même air de vent par un autre vaisseau qui le poursuit sur une route qui est oblique à celle du premier bâtiment, doit tôt ou tard être atteint au point d'intersection des deux routes prolongées. — Relever un vaisseau, est aussi le remettre à flot ou le faire flotter, après avoir été échoué, et en employant des moyens assortis à l'état des choses, *to bring a ship a float, to set a ship a float again, to raise a ship*. — Relever une ancre, *to weigh anchor again to change a birth*, c'est la

Digitized by Google

tirer du fond de l'eau, pour la changer de place et la porter dans un autre mouillage. — Relever le quart, *to set the watch*, à bord d'un vaisseau, c'est succéder aux personnes qui étoient chargées de la sureté, de la manœuvre et de la conduite d'un bâtiment, pour faire comme elles le même service pendant un autre quart ou pendant une partie des vingt-quatre heures du jour ; c'est dans le même sens qu'on dit relever un officier, un timonnier, etc. — Ce verbe est quelquefois réciproque, et on dit d'un vaisseau qu'il s'est relevé d'une côte, lorsque placé d'abord sous le vent de cette côte, et menacé d'y être entraîné, il est parvenu à s'en éloigner et à se mettre au vent à elle ; c'est-à-dire, que dans une première position de ce vaisseau, plusieurs points de la côte étoient plus près que lui de l'origine du vent régnant, et qu'il s'est tiré de cet état critique, en s'avançant en mer de manière qu'il s'est trouvé dans la seconde position, plus près de l'origine du vent que tous les points de cette même côte.

Remonter. v. n. Lorsque l'air ou l'eau se meuvent sur une direction quelconque, on peut regarder toujours leur vîtesse comme due à une chûte déterminée ; c'est pourquoi, un vaisseau qui se meut dans un sens opposé à celui de ces courans dont il est enveloppé, est dit remonter contre le vent, contre le courant, contre la mousson, contre vent et marée. Si pour remonter une rivière, ou pour remonter de son embouchure vers sa source, un vaisseau se laisse entraîner par le flux, il est dit remonter avec la marée, *to tide up*. — Remonter le gouvernail d'un vaisseau, est une opération pareille à celle de remettre une porte, en plaçant ses gonds dans les pentures.

Remorque. s. f. *Towing*. Un bâtiment qui dans sa course, traîne après lui un autre bâtiment, à l'aide d'un cordage, est dit avoir celui-ci à la remorque. Il lui a donné la remorque, il l'a pris à la remorque, et il le mène à la remorque. Ainsi le cordage employé dans cette circonstance est proprement la remorque. — Un bâtiment qui manque de moyens pour s'avancer dans l'espace, demande une remorque, et quelquefois les circonstances forcent d'abandonner cette remorque. — Il est des ports où un vaisseau ne peut entrer qu'à l'aide de canots qui le conduisent à la remorque. — Les chaloupes qui tiennent par un cordage à un vaisseau qui les tire après lui dans sa marche sont à la remorque.

Remorquer. v. a. On remorque un vaisseau, *to tow*, en le traînant à l'aide d'un cordage, soit parce qu'il ne peut pas manœuvrer, soit parce que le vent ne peut pas servir à le conduire au lieu où il doit se rendre, soit enfin pour le retirer d'un danger pressant où il se trouve engagé. (Voyez Remorque).

Remouiller. v. a. C'est laisser retomber au fond de l'eau, une ancre qui vient d'en être tirée, soit parce que le vaisseau auquel elle appartient a dû changer de place, soit parce qu'il est forcé de revenir au mouillage aussitôt après l'avoir abandonné.

Digitized by Google

REMOUX. *Dead water or eddy water.* Un vaisseau qui s'avance dans l'espace, refoule le fluide qui est sur son passage, et comme l'eau qui enveloppe son arrière, près de la surface de la mer, ne peut le suivre dans sa marche, il se forme dans cette partie un vuide superficiel, que les eaux collatérales et celles qui sont plus profondes pressent de remplir. Le choc de ces eaux et cette agitation intestine produisent ainsi une trace écumeuse, qui est très sensible pendant quelques instans sur un certain espace derrière le vaisseau, et qui reçoit le nom de remoux ou de houache. — On donne le nom de remoux à des tourbillons d'eau qui se forment, au confluent des rivières, ou dans leurs sinuosités, lorsque leurs eaux sont détournées très-directement de leurs cours primitif.

REMPLACEMENT. s. m. On fait dans un vaisseau, un remplacement, ou d'hommes, ou de voiles, ou de manœuvres, en embarquant soit de nouveaux hommes de mer à la place de ceux qui sont morts ou débarqués, soit des provisions de vivres pour suppléer ceux qui ont été perdus ou consommés, soit des cordages qui peuvent être devenus nécessaires pour le gréement.

REMPLIR. v. n. Un canot, un bateau, exposés à une mer orageuse, remplissent, *to fill, water lodged,* lorsque les lames, passant pardessus ces embarcations dont l'intérieur n'est pas abrité par un plancher, les couvrent de leurs eaux et les emplissent. Dans cet état, le danger est extrême, parce que le poids additionel de la masse d'eau qui reste alors dans ces embarcations, tend à les faire couler à fond, ou à les précipiter au fond de la mer.

REMPLISSAGE. s. m. *Dead wood.* Nom général de toute pièce de bois qui dans un vaisseau remplit un vuide quelconque. — Les couples de remplissage sont ceux qui sont placés (fig. 39, C.) dans l'intervalle des couples de levée. Ceux-ci sont les couples essentiels, fondamentaux, qui donnent à la coque d'un vaisseau la forme qu'elle doit avoir. Leur contour est dessiné en grand et séparément (fig. 2, P.), et ils sont construits dans tout leur entier avant d'être placés sur la qui le comme on les voit (fig. 39, C.). Les couples de remplissage au contraire sont faits pièce à pièce, et chaque morceau, à mesure qu'il est achevé, est établi entre les couples de levée en participant à leur forme, suivant les indications des lisses d'exécution.

RENARD. s. m. A bord des vaisseaux, on donne ce nom à une planche circulaire, ou à un plateau sur lequel on a dessiné et peint une rose de boussole. Douze trous sont percés sur chaque rayon ou sur la direction de chaque air de vent, et ils servent à recevoir une cheville qui indique l'air de vent que le vaisseau a suivi pendant chaque demi-heure dont un quart de six heures est composé. C'est par cette attention, que le renard retrace la direction de la route d'un vaisseau pendant l'étendue de chaque quart, et par conséquent il devient facile de transporter sur la table de lok ces remarques essentielles, *traverse board.* — Dans le service des ports, on nomme renard à traîner les

Digitized by Google

bois, *dog or cant hook*, de forts crochets en fer, par le moyen desquels on déplace et on traîne sur la terre les pièces de bois dans les lieux où elles doivent êtres déposées ou employées. — Dans l'atelier de la mâture, on donne aussi le nom de renard à une grande tenaille en fer avec laquelle on saisit des pièces de mât par leurs faces latérales, soit pour les porter d'un lieu à un autre, soit pour les élever au-dessus des pièces avec lesquelles elles doivent être réunies pour composer un seul et même mât.

Rencontrer. v. a. *To shift the helm*. A bord d'un vaisseau on ordonne quelquefois au timonier, ou à celui qui tient la barre du gouvernail, de rencontrer l'arrivée ou l'auloffée, *to stop the effect of the tiller*; cela signifie qu'il faut arrêter par le moyen du gouvernail, le cours d'une rotation horizontale commencée, et qui paroît devoir se prolonger trop loin soit du côté du vent, soit du côté opposé. C'est ainsi empêcher ce vaisseau de faire sur lui-même une rotation trop étendue, de tribord à babord ou réciproquement.

Rendre. v. a. On rend un bâtiment à un ennemi, lorsque sa force supérieure ou connue, ou prouvée par un combat, contraint de le lui abandonner. Dans ce cas, c'est rendre ce vaisseau, et c'est aussi se rendre à l'ennemi, *to surrender*. — Un capitaine qui rentre dans le port, après une expédition dont il étoit chargé, rend à l'état le bâtiment dont on lui avoit confié le commandement, lorsque sa mission est remplie. De même un officier, qui cesse d'être de garde ou de service à bord d'un vaisseau, pour être remplacé par un nouvel officier, est dit rendre le quart ou la garde à celui qui lui succède dans l'exercice des mêmes fonctions.

Renfort. s. m. Des morceaux de toile, appliqués sur différentes parties de l'étendue d'une voile, pour la fortifier et la doubler, sont nommés des renforts de voile, *tabling at the foot ropes and leech ropes*. Les voiles représentées dans la pl. M, présentent le lieu et la forme de ces renforts qui sont indiqués dans les figures par une teinte plus forte. — Le renfort d'une vergue est un excédent en bois qu'on lui laisse dans son milieu *E* (fig. 15, A.) en la construisant, afin d'ajouter à sa force ou à la résistance qu'elle doit opposer aux puissances qui tendent à produire sa rupture. — Le renfort d'un mât, *hound*, qui est aussi nommé la noix, est un excédent en bois qu'on laisse à la tête d'un mât comme en *m* (fig. 18, A.) (Voy. Noix.) — Le renfort d'un vaisseau au coltis, est un placage en planches qu'on étend, et qu'on cloue sur la joue *q* d'un vaisseau (fig. 10, M.) depuis la préceinte la plus basse jusqu'aux portes-haubans de misaine (fig. 1, A.) afin de garantir dans cet espace les bordages du bâtiment, de l'atteinte des ancres lorsqu'elles sont traversées, ou lorsqu'on s'occupe à les traverser.

Rentrée. s. f. Dans l'architecture navale, la rentrée d'un couple, est la différence entre sa plus grande demi-largeur, et celle qui correspond à l'extrémité de ses branches, *tumbling home or housed in*. On

Digitized by Google

voit dans la fig. (2. P.) des couples d'un vaisseau qui sont projetés les uns sur les antres et sous leur forme réelle : on y distingue sur la ligne *az* un point de chaque couple, où leur demi-largeur, c'est-à-dire, leur distance à la ligne *AB*, est plus considérable que dans tout le reste du cours de leur branche au-dessus de cette ligne. Par exemple, dans le maître couple *o a n g f*, la partie *a o* a tous ses points plus rapprochés que le point *a* de la ligne *AB*, et la différence entre la distance de *a* et celle de *o* à la ligne *AB* est ce qu'on nomme la rentrée du maître couple. Lorsque cette différence est très-grande, alors on dit du vaisseau qu'il a beaucoup de rentrée, *housed in*; car la rentrée d'un bâtiment, suivant les marins, n'est autre chose que celle de son maître couple, soit parce qu'elle est plus grande que la rentrée de tout autre couple, soit parce que les dernières sont dépendantes de la première.

Renverser. v. a. Dans une armée navale, qui est rangée en ligne de bataille, l'ordre est renversé, *to invert the line*, lorsque les vaisseaux marchent derrière ceux qu'ils auroient du précéder et réciproquement, si on eut suivi les rangs assignés primitivement par le général, à chacun de ces bâtimens. C'est ainsi que cet ordre primitif qu'on nomme ordre naturel (fig. 22, E) se change en ordre renversé, lorsque, les vaisseaux virant de bord, celui qui étoit à la queue de ligne, devient la tête de la nouvelle ligne formée par les mêmes bâtimens. — Un compas renversé, est celui qui, attaché au plancher, indique la direction de l'aiguille aimantée, et dans ce compas qui est réellement dans une position contraire à celle des boussoles qui guident les pilotes et les timoniers, le pivot sur lequel roule l'aiguille, repose sur la glace, au lieu de reposer sur le fond de la boîte.

Répéter. v. a. Dans une armée navale, les ordres du général à tous les vaisseaux qu'il commande, ne sont connus que par des signaux faits avec des pavillons, des flammes, des feux, des coups de canons, des fusées, etc.; et comme ils ne peuvent être toujours visibles dans toute l'étendue de l'armée, ils sont faits de nouveau, de distance en distance par différens vaisseaux. Refaire de tels signaux, c'est les répéter, *to repeat the signals*, afin que les ordres qu'ils annoncent soient généralement connus par tous ceux qui doivent les exécuter.

Répétiteur. s. m. *Repeater.* Titre qu'on donne à des bâtimens qui, dans une armée, sont chargés de répéter les signaux faits à bord du vaisseau commandant. Ces répétiteurs sont nécessaires, parce qu'une armée occupant un grand espace, il y a des bâtimens souvent trop éloignés, ou placés trop désavantageusement pour appercevoir les signaux qui sont faits au centre de cette armée. (Voy. Répéter).

Répondre. v. a. Un vaisseau répond aux signaux qui peuvent lui être faits, et annonce ainsi qu'ils ont été apperçus, ou en faisant de nouveaux signaux qui deviennent une réponse convenue, ou en remplissant les indications de ces mêmes signaux.

Digitized by Google

Reprendre. v. a. Si une manœuvre, c'est-à-dire, un cordage, a été attaché dans un grand état de tension, et si l'usage, ou d'autres causes, ont affoibli cette tension nécessaire par un alongement considérable, alors on le raccourcit, ou on le rétablit dans son premier état; et faire cette opération, c'est reprendre cette manœuvre ou ce cordage. C'est dans ce sens qu'on dit reprendre des haubans, des étais, etc. — Lorsqu'après plusieurs révolutions d'un cabestan sur lui-même, les tours du cordage roidi s'étendent jusqu'au bas de la fusée, et tendent à se croiser par de nouvelles révolutions qui se succéderoient, on arrête cette machine; on fait remonter ces premiers tours, on dégage ainsi la partie inférieure de cette fusée, et ensuite on fait tourner de nouveau le cabestan pour redonner au cordage sa première tension, et suivre le travail commencé. Préparer ainsi la reprise de ce travail, c'est reprendre le cordage qui doit encore envelopper le cabestan. — Reprendre un palan, *to sheep shank*, c'est augmenter la distance trop petite des poulies inférieures et supérieures qui composent ce palan. — Reprendre un vaisseau, c'est enlever à un ennemi un bâtiment dont il s'étoit emparé. — Enfin un vaisseau reprend le large, lorsqu'après avoir été forcé de se retirer dans un hâvre ou dans un port, pour attendre des circonstances plus favorables, ou pour se soustraire à un danger pressant, il en sort pour s'élever en haute mer.

Reprise. s. f. C'est l'action de reprendre; voy. ce mot, et toutes les diverses acceptions dans lesquelles il est employé.

Ressac. s. m. Lorsque des lames, qui s'avancent de la grande mer, dans un certain ordre régulier, et sous la forme représentée (fig. 5, G.) viennent à rencontrer une chaîne de rochers, elles sont arrêtées dans leur propagation, elles s'élèvent, elles se replient, elles revienviennent quelquefois sur elles-mêmes, et ce retour, toujours tumultueux, est nommé ressac, *surf*. — On donne le nom de ressac, ou on dit que des bâtimens reviennent en ressac, lorsqu'ils transportent directement de Terre-Neuve en France, après le temps de la pêche de la morue, une partie des équipages nombreux qui ont été employés à cette pêche, pendant que les bâtimens où ils étoient armés, font voile pour les ports, où leur cargaison de morue doit être vendue.

Rester. v. n. Un vaisseau en marche change constamment de position, relativement à tous les objets qui sont sur son horison; c'est pourquoi les navigateurs expriment ces relations fugitives, en disant qu'un objet qu'ils apperçoivent sur la direction de N air de vent, leur reste à N air de vent, *to bear from the ship*. — C'est ainsi qu'étant à bord d'un tel vaisseau, on dit que tel bâtiment, telle balise, telle roche, tel port, telle pointe, etc., restent au nord ou au sud, etc. ou au vent ou sous le vent. — Un bâtiment reste de l'arrière, lorsque sa vîtesse est inférieure à celle des bâtimens qui le précèdent. — Il reste à l'ancre, lorsqu'il ne quitte pas le lieu où il est retenu par ses ancres.

Digitized by Google

Rétablir. v. a. Si la ligne formée par les vaisseaux d'une armée, vient à être rompue, ou si ces vaisseaux cessent d'être rangés sur une seule et même ligne, alors, en reprenant cet ordre, ils rétablissent la ligne, ou ils rétablissent le premier ordre qui avoit été altéré.

Retardement. s. m. Retard dans le déchargement d'un bâtiment de commerce, *demurage*. — Un tel bâtiment est-il arrivé dans le lieu de sa destination? s'il y a une convention par laquelle son déchargement doit être totalement fait pendant un nombre de N jours, à compter du moment de la déclaration de son arrivée, et si cette condition n'est pas remplie, le capitaine fait signifier aux personnes intéressées que son bâtiment est en retardement, ou qu'il se met en retardement; les loix lui adjugent alors une indemnité déterminée pour chaque jour de retard ou de retardement qu'il éprouve dans les nouvelles dispositions qu'il vouloit faire de son bâtiment, et les intéressés payent le retardement.

Retenue. s. f. On donne ce nom à un cordage ou à un palan employé pour soutenir ou pour retenir un objet quelconque, qui tend à se renverser. Une retenue pour carène, *relieving tackle*, est un fort cordage qui sert à maintenir un vaisseau dans une certaine inclinaison latérale, ou qui empêche qu'elle ne reçoive une augmentation dangéreuse. — Les vaisseaux qu'on fait descendre vers la mer, après leur construction, sur un plan incliné, acquierent une très grande vitesse dans cette chûte, et afin d'éteindre ce mouvement, des cordages sont employés et attachés à ces vaisseaux, pour servir à les retenir lorsqu'ils sont arrivés au bas de leur chantier. Ces cordages sont aussi nommés des retenues.

Retour. s. m. Un cordage tendu est il détourné dans sa direction, sans perdre de sa roideur, et par les moyens d'une poulie dans laquelle il passe? on donne à cette poulie le nom de poulie de retour, et au-delà de cette poulie, la partie de ce cordage qui a pris une nouvelle direction, est nommée le retour du cordage. — Lorsqu'un courant des eaux de la mer est détourné de sa direction, ou par une pointe de terre, ou par tout autre obstacle, ces eaux reviennent sur elles-mêmes, et forment ce qu'on nomme un retour de courant, *eddy*. Il en est de même de ce qu'on entend par retour de marée. — Les retours des bâtimens marchands consistent dans les cargaisons qu'ils transportent des lieux où ils ont été expédiés. Ces bâtimens sont ceux qui n'ont qu'une mission pour aller dans tel port, et qui, après l'avoir remplie, cherchent une nouvelle mission pour leur retour. On les nomme par cette raison bâtimens de retour, *home bound ship*. C'est en cela qu'ils diffèrent de ceux qui, dès leur départ, ont une mission pour aller et revenir, c'est-à-dire, pour l'allée et le retour, *for the cargo outward and home ward*. — Les vivres qui restent dans un bâtiment à la fin

Digitized by Google

d'une campagne ou d'un voyage, reçoivent le nom de vivres de retour.

Retraite. s. f. On donne le nom d'ordre de retraite à celui qui est suivi dans les dispositions d'une armée navale, lorsqu'elle fait retraite devant un ennemi. Les vaisseaux, (fig. 8, E.) sont alors rangés sur les deux lignes du plus près du vent, et font route vent largue ou arrière.

Retrancher. v. a. A bord d'un vaisseau, retrancher un homme, c'est diminuer, pour le punir, la ration en vivres qui lui revient. Cette correction consiste quelquefois à le priver du vin, ou d'une partie du vin qui lui est alloué; et alors, c'est le retrancher de vin, ou de telle mesure de vin.

Reum. s. m. (Voyez Rum).

Reuns. (faux) s. m. On donne ce nom aux vuides qui se trouvent entre les objets arrangés dans la calle d'un vaisseau.

Reverdie. s. f. Retour des grandes marées pendant chaque lunaison. Comme la marée s'élève moins par le flux pendant les quadratures, qu'aux environs des syzygies, on nomme reverdies les marées qui croissent graduellement depuis l'époque d'une quadrature jusqu'à la syzygie suivante.

Revers. s. m. Dans le contour d'une branche de couple, telle que *qcgilm* (fig. 89, C.), le revers ou l'alonge qu'on nomme de revers, *top timber*, est *lm*, parce que sa courbure est placée de manière qu'elle présente à l'intérieur du couple, sa convexité, tandis que le reste des parties courbes de la même branche lui présentent leur concavité. La fig. (2. P.) donne une idée du revers *bo* du maître couple, ainsi que de celui de tous les autres couples principaux d'un vaisseau; celui du coltis est le plus considérable, *flaring of the knuckle timber*, et on le distingue particulièrement sous le nom de revers du coltis. — Dans un vaisseau dont les voiles sont orientées obliquement à la quille, parce que le vent souffle sur un de ses côtés, on nomme manœuvres de revers, tous les cordages qui sont du côté opposé au vent, pour les distinguer de celles qui sont placées au vent. Il y a ainsi, des écoutes, des amures, des boulines de revers, qui changeant de position relativement au vent, ou par la variation du vent, ou par une rotation horisontale du vaisseau, deviennent ensuite autant de manœuvres du vent.

Reversement. s. m. Action de verser dans un bâtiment des objets chargés à bord d'un autre bâtiment. — Le reversement de la marée, des moussons, des brises, n'est autre chose que le changement de ces courans réguliers de la mer et de l'atmosphère, qui après avoir suivi, pendant un certain temps, une direction déterminée, prennent une direction presque contraire pour un nouvel intervalle de temps.

Reverser. v. a. Transporter une cargaison d'un bâtiment dans un

Digitized by Google

autre, c'est la reverser. — Un courant, tel que la marée, et une mousson ou une brise, est dit reverser, lorsque sa direction devient opposée à celle qu'il suivoit primitivement. — Dans l'art de la manœuvre, reverser, c'est agir sur les cordages qui sont sous le vent ou sur les manœuvres de revers, telles que les boulines, les écoutes, les amures, etc. On reverse les manœuvres, afin que les voiles auxquelles elles sont attachées, puissent être plus promptement orientées sur l'autre bord, quand un vaisseau doit virer de bord.

Revirement. s. m. *going about again*, c'est le mouvement de rotation horizontale qu'on communique une seconde fois à un vaisseau pour le faire virer de bord, après l'avoir fait virer une première fois.

Revirer. v. n. C'est virer de nouveau, *to take about again*; (Voyez Virer.) — Si un vaisseau a d'abord tourné sur lui-même horizontalement de tribord à bas-bord, pour courir sous des voiles amurées sur un côté du vaisseau, et qu'ensuite faisant une rotation contraire, les mêmes voiles soient amurées sur le côté opposé, alors faire cette seconde évolution, c'est revirer de bord, ou sur l'autre bord. Si la direction de cette seconde route, le porte sur la terre, ou l'en éloigne, alors il est dit revirer sur la terre ou au large; comme il est dit revirer sur un vaisseau, lorsqu'il fait cette évolution pour diriger sa marche sur ce bâtiment.

Revolin. s. m. *eddy wind*, vent réfléchi par une côte, ou une île, ou une montagne, ou une voile, etc. Le vent qui, après avoir été repoussé par des obstacles, revient ainsi sur lui-même, est très-varié dans ses directions, et ce retour ne se fait sentir qu'à peu de distance.

Rhumb de vent. s. m. *course, or rhumb line*. Angle formé par la direction d'un air de vent quelconque, et la ligne nord et sud ou méridienne. Ainsi le rhumb de vent de la route d'un vaisseau est l'angle de cette route avec le méridien. Si cet angle est mesuré sur la circonférence de la boussole, et en considérant la direction de l'aiguille comme la ligne méridienne, il est nommé rhumb de vent du compas, et il diffère du rhumb de vent réel, de toute la grandeur de la déclinaison de l'aimant.

Ribomborder. v. n. C'est louvoyer en courant de petits bords, ou en faisant de petites bordées. (Voyez Louvoyer et Bordée).

Ribord. s. m. *garboard strake*. Nom du bordage qui est le plus voisin de la quille, et dont le bord inférieur est reçu dans la rablure de la quille. C'est une suite de planches qui sont placées sur la carcasse d'un vaisseau, le long de la quille, depuis l'étrave jusqu'à l'étambot, pour commencer l'enveloppe épaisse dont on la recouvre jusques dans les parties les plus élevées. On voit en *q* (fig. 53, C.) les sections transversales de ces bordages les plus bas d'un vaisseau et de chaque côté de la quille *q*. Le bordage dont le bord inférieur entre dans la rablure de la quille, est nommé quelquefois le premier ribord; celui qui le suit immédiatement au-dessus, est le second ribord, et enfin

Digitized by Google

celui qui est au-dessus du dernier, est le troisième ribord. Ces bordages portent aussi le nom de gabords.

Ride. s. f. *Laniard*. Cordage de peu de grosseur, qui est employé pour lacer ensemble deux caps de mouton, comme on voit (fig. 87, M.) et pour roidir fortement un cordage plus gros, dont un bout porte un des caps de mouton. Les rides, suivant leur emploi, reçoivent des dénominations indicatives ; c'est pourquoi on distingue des rides de haubans, *laniard of the shrouds*, des rides de galhaubans, d'étais, de marchepieds, *laniard of the back stays*, *of the stay*, *of a horse*.

Rider v. a. Roidir un cordage, *to taughten a rope*. On ride ou on roidit un hauban, tel que *a ue* (fig. 87, M.), en laçant étroitement, par une ride ou un petit cordage, le cap de mouton qu'il porte à son extrémité *e*, avec celui qui lui correspond, et qui est fixé sur une base quelconque, comme un porte-hauban ou la muraille du vaisseau, ou le bord d'une hune, etc., *to set up the shrouds, to haul taught the shrouds*. — La manière de rider des étais, des galhaûbans, des marchepieds, est à-peu-près la même, excepté qu'au lieu de caps de mouton, on se sert de moques dans quelques-unes de ces opérations.

Ringeot. s. m. Voyez Brion, qui signifie la même chose.

Riper. v. a. Ce mot employé dans les chantiers des ports, signifie faire glisser latéralement une pièce de bois sur le plan où elle repose, afin de lui donner une situation convenable à l'usage qu'on se propose d'en faire. — On ripe l'alonge d'une pièce de mât, pour la joindre à cette pièce. — Le cable ripe, lorsqu'il glisse sous les garcettes qui le lient avec la tournevire.

Ripoire. s. f. Bout de corde, composé de chanvre et de crins. On s'en sert dans les corderies, et on fait passer entre ses torons serrés les fils qui viennent de traverser du goudron chaud, et qui s'en sont imbibés, afin que la pression et le frottement qu'ils y éprouvent, leur fassent abandonner le superflu du goudron dont ils se sont chargés. C'est à cet effet qu'une ou plusieurs ripoires sont attachées à un des axes qui croisent les auges à goudron, dont on fait usage dans les corderies.

Ris. s. m. *Reef*. On donne ce nom à une partie *a r m b* (fig. 55, M.) d'une voile *a c d b* ; et cette partie est comprise entre le côté *a b*, qui est lacé à la vergue, et une ligne *r o n*, parallèle à cette envergure. Une bande de toile est toujours placée sur cette ligne *r m*, soit pour déterminer l'étendue d'un ris, soit pour fortifier la voile dans cette partie. Des trous y sont percés pour le passage des cordages, tels qu'on les voit (fig. 73), et qui servent à replier au besoin toute l'étendue d'un ris sur le contour de la vergue de cette voile. Cette bande est, par cette raison, nommée bande de ris. La grande voile (fig. 55), et la misaine (fig. 33) n'ont qu'un seul ris. Les huniers (fig. 59) en ont jusqu'à trois, et le perroquet de fougue (fig. 79) en a deux. Le ris le plus élevé dans les huniers et le perroquet de fougue, porte le nom de ris de

Digitized by Google

chasse, *first reef*, ou de premier ris, tandis que ceux qui lui sont inférieurs, sont nommés second et troisième ris; le plus bas est le bas ris, *lower reef*. — Prendre un ris dans une voile, *to reef in*, c'est soustraire à l'impulsion du vent la partie supérieure, nommée ris, de l'étendue d'une voile déployée, ou raccourcir cette voile dans le sens de sa hauteur; des garcettes passées dans les trous de la bande de ris, servent alors à réunir les bandes de ris à la vergue de la voile, et à serrer sur sa longueur les plis de cette surface partielle retroussée. Prendre plusieurs ris, c'est replier sur la vergue plusieurs parties de la surface d'une voile, qu'on nomme des ris. De même larguer un ou plusieurs ris, *to let the reefs out*, c'est lâcher les plis des ris qui étoient serrés sur la vergue, ou desserrer les garcettes qui retenoient ces parties d'une voile, repliées sur la vergue. — Un vaisseau a tous les ris pris dans ses voiles, *to be close reefed*, lorsque les ris de ses voiles déployées sont tous serrés sur leurs vergues, *reefed sails*.

Risée. s. f. *Squall*. Lorsque le vent régnant augmente subitement en force, pour un petit intervalle de temps, après lequel cet accroissement de vîtesse disparoît, il est dit souffler par risée. Ainsi ces accès ou ces accroissemens sont autant de risées. Comme les risées peuvent faire courir quelques risques aux vaisseaux sous voiles, ceux qui veillent leur retour pour en prévenir les effets, sont dits veiller à la risée.

Riser. v. a. Lorsqu'on abaisse un hunier ou un perroquet entièrement déployés, à bord d'un vaisseau, pour que ces voiles ayent moins de hauteur et présentent moins de surface au vent régnant, c'est les riser, *to reef the sails*, parce que par ce moyen on produit à-peu-près le même effet qu'en prenant directement des ris. (Voyez Ris).

Risse. s. f. *Gripe*. (Voyez Saisine).

Risser. v. a. *To seise or lash*. C'est attacher. On emploie ce mot pour exprimer l'action de fixer solidement sur un vaisseau, les chaloupes et les vergues qu'il transporte en mer pour les besoins à venir; on les risse afin que dans les mouvemens d'oscillations que la mer communique à ce bâtiment, elles ne puissent pas sortir de la place qui leur est assignée.

Roche. s. f. Ce nom est adopté généralement, par les marins, au lieu de celui de roc et de rochers, et avec une même signification en les considérant toujours sous l'eau, ou alternativement couverts et découverts par la marée. C'est pourquoi un vaisseau qui est porté au milieu de ces écueils, est dit être dans les roches, et s'il les touche ou s'il s'y échoue, il est sur les roches.

Roder. v. n. Un vaisseau rode, lorsqu'étant mouillé (fig. 7, V.) et retenu par une seule ancre, il fait autour d'elle un commencement de rotation horizontale, qui porte sa proue tantôt à tribord et tantôt à babord. Roder n'est ainsi que faire des abattées à l'ancre. (Voyez Abattée.).

Digitized by Google

RÔLE. s. m. On donne le nom de rôle d'équipage, à une liste générale des hommes qui sont employés à bord d'un vaisseau, avec une qualité quelconque de fonctionnaire, *muster*; cette liste comprend même les passagers. Ce premier rôle sert à en former d'autres, tel que celui de quart, *watch bill*, qui est une liste des hommes qui doivent faire le quart de tribord et celui de babord, (Voyez Quart), tel que le rôle de combat et d'abordage, où le poste de chaque homme est assigné, soit pendant un combat, soit dans un cas d'abordage, *quarter bill*.

ROMAILLET ou Rombaillet. s. m. *Turr*. Morceau de bois, ou de planche, qu'on insère dans un assemblage de charpente pour remplir un vide, ou suppléer au défaut des dimensions des pièces composantes. — Un nœud pourri, dans une pièce de bois qui est d'ailleurs très-saine dans tout autre point de sa longueur, est remplacé par un bout de bois assorti, et qui porte le nom de romaillet.

ROMPRE. v. a. Une ligne de vaisseaux est rompue, lorsque la flotte ne forme plus une ligne droite et régulière, *to break the line of battle*. — Un vaisseau rompu est un vaisseau excessivement arqué; (voyez Arquer.) *brocken backed ship*. — Rompre un mât, une vergue, c'est les briser, les mettre en pièces. — Dans les corderies, rompre un cordage, c'est le faire casser sous des poids, accumulés dans le dessein de produire cet effet, afin d'obtenir ainsi une mesure approchée de la force ou de la résistance dont il est susceptible. Dans ces ateliers, rompre le chanvre, c'est le racourcir lorsqu'il a trop de longueur pour former les peignons. On coupe alors ses fibres sur les dents des peignes, ou par leur milieu ou près de leur extrêmité suivant le rapport de leur longueur, à celle des peignons qui varie de trois pieds et demi à quatre pieds.

RONCER. v. a. C'est pousser une pièce étendue sur un plan, dans une direction perpendiculaire à sa longueur.

ROSE. s. f. Les pentures, qui fixées à l'étambot d'un vaisseau, (fig. 58, C.) reçoivent en *e* les gonds tels que *u* du gouvernail (fig. 59) sont nommées les roses du gouvernail. On les voit sur l'étambot du vaisseau représenté, (fig. 42.) et on peut juger de leur nombre ainsi que de leur place. — Un carton léger et circulaire, dont on couvre l'aiguille aimantée d'une boussole (fig. 33), porte le nom de rose de compas, *fly or face of a sea compass*, lorsque sur la face supérieure on a dessiné les trente deux airs de vent que la boussole doit servir à indiquer. Sa circonférence est aussi divisée en degrés. Des rayons sont menés du centre à chacune des trente-deux divisions égales de cette circonférence, et l'assemblage de ces rayons divergens, a paru devoir, à cause de certains traits de ressemblance, être décoré du nom de rose. Sur cette rose, une fleur de lys annonce le pôle nord ou l'extrêmité nord de l'aiguille aimantée attachée sous le carton, et des lettres initiales désignent les noms de tous les autres airs de vent.

ROUANNE. s. f. Instrument employé pour forer une pièce de bois

Digitized by Google

dans le sens de sa longueur. C'est par cet instrument qu'on prépare les pompes des vaisseaux.

ROUANNER. v. a. C'est percer une pièce de bois dans le sens de sa longueur, pour en faire une pompe, *to bore a pump*.

ROUE. s. f. Dans les vaisseaux qui ont plusieurs ponts ou gaillards, on se sert d'une roue pour varier les positions du plan de leur gouvernail, et on la nomme roue du gouvernail, *wheel of the helm, steering wheel*. Cette roue est ordinairement établie sur le gaillard d'arrière, dans le lieu *f*, (fig. 8, P.). Elle est fixée perpendiculairement à un cylindre horizontal qui, en tournant sur lui-même, s'enveloppe de cordages qui sont attachés à l'extrêmité de la barre du gouvernail, et qui servent à porter le bout de cette barre ou à droite ou à gauche du plan diamétral du vaisseau. On voit (fig. 52, C.) la barre *ab* d'un gouvernail et les cordages ou drosses tels que *b c d r* qui, passant par des poulies *d*, *c*, *r*, viennent se rendre au-dessus de *r* au cylindre que la roue fait tourner sur le gaillard du bâtiment. — Une roue de cordage, est l'assemblage (fig. 43, C.) de plusieurs tours circulaires et concentriques, qu'on fait faire à un même cordage sur lui-même afin qu'il occupe un très-petit espace, et qu'il soit facile à déplacer ou à transporter. Ces tours successifs qui composent une telle roue, sont multipliés sur divers plans établis les uns au-dessus des autres et composent une espèce de cylindre plus ou moins évidé suivant la grosseur ou la roideur du cordage. — Dans les corderies il y a des roues qui servent à filer le chanvre, et qui, assez connues, portent le nom de roues à filer. Le cordeau qui enveloppe leur circonférence, passe sur des molettes, mobiles sur un axe qui est implanté dans un plan semi-circulaire dont le nom est chapeau de roue. Ce chapeau est au-dessus de cette roue, mais lorsque c'est sur le côté de cette roue qu'on place un plateau pour porter de pareilles molettes, on nomme cette roue du nom de roue à commettage, parce qu'elle sert à faire du bitord, ou à commettre du merlin, du lusin, du quarantainier, et tout autre menu cordage dont la grosseur n'excède pas trois pouces ou trois pouces et demi, tandis que les roues à chapeau ne servent qu'à filer du fil caret. — Une roue de manœuvre, est à bord d'un vaisseau l'assemblage de tous les tours circulaires qu'on fait faire sur lui-même à un cordage ou au bout d'un cordage qui est employé dans le grément de ce bâtiment.

ROUER. v. a. *To coil a cable*. Plier un cordage en rond, et en faire une roue, c'est le rouer; (Voyez Roue et Cueillir.)

ROUET. s. m. Plateau circulaire et cylindrique, en bois ou en métal, qui est cannelé sur son contour, pour recevoir et retenir le cordage dont on l'enveloppe, lorsqu'il fait partie d'une poulie, ou lorsqu'il tourne librement, sur un axe fixe qui le traverse par son centre perpendiculairement à ses faces supérieures et inférieures. On voit en *b*

Digitized by Google

(fig 60, M.) le rouet d'une poulie ainsi que son axe et la caisse dans laquelle il est encastré pour être employé et former une poulie. Le chaumard, les bossoirs, les bitons, les poulies de guindresse et de capon, etc., sont garnis de rouets en cuivre, *brass sheaves*. Les poulies ordinaires ont des rouets de gayac ou d'autre bois dur, *sheave wheel*.

Rouleau. s. m. Pièce cylindrique en bois, qui roule sur un axe longitudinal. On en établit dans les vaisseaux sous le bord inférieur *u* (fig. 58, C.) d'un écubier tel que *d*, pour diminuer le frottement que les cables éprouveroient sur ce même bord, et dans cette place on le nomme rouleau d'écubier. C'est dans le même dessein que, sous le nom de rouleau de chaloupe, on en place sur l'arrière ou sur le couronnement d'une chaloupe qui est employée à lever des ancres par leur orin.

Rouler. v. n. Un vaisseau roule, *to roll*, lorsqu'alternativement il s'incline latéralement et sur la droite et sur la gauche, par l'effet des lames qui se succèdent régulièrement, et qui entretiennent ces mouvemens d'oscillation. — Tous les vaisseaux ne roulent pas également dans les mêmes circonstances : les uns roulent beaucoup et s'inclinent étrangement et avec vivacité, tandis que d'autres roulent avec régularité et résistent beaucoup à des oscillations très-étendues.

Rouleur. adj. *A ship which rolls much at sea*. On dit qu'un vaisseau est rouleur, lorsqu'il roule aisément et fait de grandes oscillations dans des mers qui ne produisent pas des effets aussi considérables sur d'autres bâtimens de même classe.

Roulis. s. m. *Rolling*. Oscillation d'un vaisseau autour de son axe de longueur, ou inclinaison successive et alternative d'un vaisseau tantôt sur le côté droit et tantôt sur le côté gauche. Les roulis sont l'effet des lames qui battent les flancs d'un vaisseau, et ils sont différens, suivant la forme et l'arrimage des bâtimens. Dans les uns ils sont vifs et brusques, dans d'autres ils sont lents et réguliers ; leur étendue ou leur amplitude est aussi très-variée. Les fig. (22 et 23, G.) donnent une idée des situations successives qu'un vaisseau prend momentanément dans chaque roulis ; et lorsqu'il est incliné, ou relevé de cette inclinaison, ou arrêté dans cette inclinaison, par des forces qui n'agissent pas uniformément, on dit que les roulis sont durs et fatigans, parce qu'alors il en résulte des secousses vives qui ébranlent les mâts et l'assemblage de toutes les parties d'un vaisseau. — L'inclinaison du côté du vent est le roulis au vent, et celle qui lui succède du côté opposé, est le roulis sous le vent, *lee larches*.

Rouster ou rousturer. v. a. *To woold*. C'est lier étroitement deux pièces de bois placées l'une sur l'autre, à l'aide d'un cordage qui enveloppe leur assemblage par des tours pressés et multipliés. On voit en *z* (fig. 16, A.) les tours de cordages qui sont faits pour réunir invariablement le grand mât d'un vaisseau avec sa jumelle. — Comme on frappe sur un tel cordage à mesure qu'on lui fait faire de nouveaux tours, afin que ces mêmes tours soient plus serrés, on emploie le verbe

rouster dans le langage familier avec la signification connue des mots frapper et battre.—Si on ceint un bateau, par un cordage qui passe dessus et dessous pour l'empêcher de s'ouvrir, c'est rouster ce bateau.

ROUSTURE. s. f. *Woolding*. Lorsqu'avec un cordage on ceint deux pièces de bois pour les réunir solidement l'une à l'autre, et que ce cordage les embrasse par plusieurs tours serrés et pressés, l'assemblage de ces tours est une rousture. C'est ainsi qu'on réunit un mât avec sa jumelle. On nomme aussi roustures de berceau, les faisceaux de cordages *mm* (fig. 42, C.) qui lient ensemble la tête de deux colombiers correspondans tels que *mo* et *mq* Ces roustures sont ainsi un assemblage de tours pressés et roidis d'un fort cordage destiné à partager, avec un très-grand nombre d'autres roustures et avec tout l'appareil du berceau, le poids total d'un vaisseau au moment où il est lancé à la mer.

ROUTE. s. f. *Traverse*. Chemin fait ou à faire par un vaisseau, pour se rendre d'un point à un autre sur la surface de la mer, en suivant un air de vent déterminé. Si par exemple un bâtiment part du point *c* sur le méridien *b c d* (fig. 102. G.) et si après s'être avancé dans l'espace sur une direction *c e a*, qui fait constamment un même angle *n e m* avec tous les méridiens, *b e t*, *b n z*, *b a q*, qu'il rencontre, il arrive au point *a*, l'espace parcouru *c e a*, est la route de ce vaisseau, *ships's way*.—Pendant sa marche le vaisseau est en route; et lorsqu'il dirige sa marche sur la route proposée *c a*, il met le cap en route, *to stand on the course, to wind the ship*, il porte en route, *to lye on the course*.—La route d'un vaisseau est directe ou oblique, *direct course, or traverse or oblique way*, selon qu'il s'avance sur la direction de sa quille, ou obliquement à cette direction.—Lorsque la longueur et la direction de cette route ne sont connues que par approximation ou par des mesures incertaines, on la nomme route estimée, *dead reckoning*, pour la distinguer de la route réelle nommée route corrigée.—Une route composée, *traverse sailing*, est la route unique qui conduiroit au même point un vaisseau qui n'y est parvenu que par plusieurs routes partielles, et faites sur différens airs de vent. — Faire fausse route, *to alter the course*, c'est s'écarter de la route qu'on paroît devoir suivre, pour en entreprendre une différente, afin de tromper un ennemi ou un espion. — Faire telle route, c'est diriger sa marche à tel air de vent, *to sail onward, to stand* N. — Faire la même route avec un autre vaisseau, *to stand the same way*, c'est suivre des airs de vent parallèles. — Faire valoir la route à N air de vent, c'est diriger la marche d'un vaisseau sur un air de vent tel qu'en ayant égard ensuite et à la dérive du bâtiment et à la variation de la boussole, la route soit réellement faite sur N air de vent qui diffère souvent de l'air de vent auquel on a gouverné. — Donner la route, c'est ordonner que dans tel intervalle de temps comme pendant la nuit, le bâtiment soit dirigé sur tel air de vent. L'officier qui commande à bord d'un vaisseau est celui qui donne la route qu'on doit

suivre, lorsqu'il ne sera pas sur le pont. — Une route changée est celle dont la direction cesse d'être la même. — La route d'un midi à l'autre est le chemin fait par un vaisseau pendant un intervalle de vingt-quatre heures, *day's work*; et on partage en de pareilles routes le chemin total d'un vaisseau, pour déterminer au midi de chaque jour, la position réelle du bâtiment sur la surface du globe.

ROUTIER. s. m. Nom général des livres qui contiennent des instructions nécessaires et propres à diriger les navigateurs sur certaines routes. Le routier des Indes renferme, par exemple, tous les avis et les renseignemens utiles pour faire avec sûreté des voyages de l'Europe dans toutes les parties de la mer des Indes. Les routiers sont ordinairement enrichis de cartes, de vues de côtes, en même temps qu'ils présentent des détails sur les gissemens des objets principaux et intéressans, sur les courans, les marées, les soudes, les vents, les brises, les ports, les hâvres, les baies, etc., etc.

ROYAUX. adj. Voyez Perroquet.

RUELLE. s. f. On donne ce nom au bord convexe d'une planche ou d'un bordage qui est destiné à envelopper une portion de la surface courbe de la proue ou de l'arrière d'un vaisseau. C'est par le nom de ruelle de bordage qu'on distingue le bord convexe de celui qui est concave, et qui porte le nom de tonture de ce bordage : *rg* (fig. 51, G) est la ruelle et *sk* la tonture de *srgk*.

RUM ou REUM. s. m. Ce mot peu usité est quelquefois employé pour exprimer la capacité intérieure ou la contenance de la cale d'un vaisseau, c'est-à-dire, l'espace qu'elle offre pour l'emplacement des marchandises dont on peut composer le chargement de ce bâtiment. Un vaisseau qui a une cale vaste est dit être d'un grand réum.

RUMB DE VENT. s. m. (Voyez Rhumb).

S.

SABLE. s. m. *Watch glass*. Comme des sabliers servent à bord des vaisseaux pour mesurer le temps, on compte souvent les demi-heures écoulées par le nombre de sables ou par le nombre de fois que le sable de cette espèce d'horloge a passé d'une ampoulette dans l'autre ; et on dit qu'il a passé tant de sables, N *glasses*. — Manger du sable, c'est retourner un sablier avant que le sable contenu dans une ampoulette soit entièrement écoulé dans l'ampoulette inférieure. — Il seroit superflu de donner ici la définition assez connue du sable, et je dirai seulement que si le fond de la mer est de sable mêlé de vase, on le nomme sable mêlé, sable vasard.

SABLIER. s. m. Horloge de verre qui sert à mesurer le temps. Sa

Digitized by Google

forme et son mécanisme sont assez connus. Dans les vaisseaux il y en a de différentes grandeurs pour mesurer des heures, des demi-heures, des quart-d'heures et même jusqu'à des demi-minutes et des quarts de minute. On les distingue par les noms de sabliers d'une heure, de demi-heure, de demi-minute, etc. *watch glass*, *hour glass*, *half minute glass*.

Sabord. s. m. *Port*. Ouverture quadrangulaire (fig. 1, P. et 1, A.) qui est faite dans la muraille d'un vaisseau pour laisser un passage à la volée d'un canon. On voit en *l m* (fig. 32, C.) la hauteur de cette ouverture et le canon *ab* sort toujours au de-là de *lm* ou de la muraille *nmq* lorsqu'on tire ce canon. — La grandeur des sabords est proportionnée à celle des canons auxquels ils doivent servir, et elle est combinée de manière qu'on puisse diriger ces mêmes canons un peu obliquement à la largeur du bâtiment. Tous les sabords qui correspondent aux canons rangés en batterie sur le premier pont d'un vaisseau, sont nommés sabords de la batterie basse, *gun ports of the lower tier*, ou sabords du premier pont. Les autres sont des sabords de N pont ou de N gaillard, *gun ports of* N *deck*. — Entre les sabords d'une même batterie, ceux qui sont percés à l'extrémité antérieure ou dans la proue d'un vaisseau, (figure 3, A.) sont nommés sabords de chasse, *chace port*, parce que c'est par ces sabords qu'on canonne un ennemi qu'on poursuit ou qu'on chasse, comme on nomme sabords de retraite, *stern ports*, ceux qui sont percés dans la voûte de l'arcasse et dans la poupe (fig. 2, A. ou fig. 42, C.) parce qu'ils permettent de tirer sur un ennemi, lorsqu'on fait retraite devant lui. — Les sabords d'une même batterie, sont rangés à égale distance les uns des autres (fig. 1, P.). Il en est de même de ceux des ponts supérieurs et des gaillards, mais en comparant ensemble les supérieurs et les inférieurs ils forment un échiquier, afin que par cet ordre, les liaisons des pièces d'un vaisseau se trouvent moins altérées ou interrompues sur un plus petit espace. Les mantelets ou les volets, qui servent à fermer les sabords des batteries supérieures à celle du premier pont sont amovibles et souvent ne sont pas mis à leur place. On les nomme faux-sabords, *sham ports*. On donne aussi ce nom, à des sabords figurés ou peints sur la face extérieure de la muraille d'un vaisseau. — Ouvrir et fermer un sabord, c'est lever ou abattre le volet nommé mantelet qui est fait pour boucher exactement cette ouverture. — Un canon est au sabord, ou est mis au sabord, lorsque sa volée *a* (fig. 32, C.) traverse cette ouverture; et il est en dedans du sabord, lorsqu'il est dans la position *ab*, telle qu'elle est représentée dans cette figure. — Une petite ouverture faite dans la muraille d'un vaisseau, ou pour faire passer un aviron, ou pour donner du jour dans une chambre, est aussi un sabord, ou d'arrière ou de chambre, *row port, or light port*. Les sabords qui sont percés dans la voûte d'un vaisseau, ceux par lesquels et la sainte-barbe est

éclairée et la retraite du vaisseau soutenue, sont nommés les sabords de sainte-barbe, et de retraite, *gun room ports.*—D'autres ouvertures percées aussi dans la poupe d'un bâtiment de transport, qui sont destinées à donner un passage à des objets d'une certaine longueur, comme à des pièces de mâture où à d'autres pièces de bois, soit pour leur chargement, soit pour leur déchargement, reçoivent le nom de sabords à embarquer ou de sabords de décharge, *raft ports.* — Enfin, on donne le nom de sabord à toute ouverture même accidentelle qui est faite extraordinairement dans la muraille d'un vaisseau, ou à coups de canon, ou par un choc contre des rochers, etc.; et faire une ouverture dans la carène d'un bâtiment, pour donner accès à l'eau environnante, et le faire couler au fond de la mer, c'est faire un sabord.

Sac. s. m. On nomme sacs d'écubiers, *hause bags*, des poches en toile pleines de foin, avec lesquelles on bouche les écubiers *d* (fig. 38, C.) d'un vaisseau qui est en route, afin de fermer tout accès aux lames qui pourroient s'introduire par ces larges ouvertures.

Safran. s. m. On donne ce nom à la partie extérieure d'un gouvernail; elle est en bois de sapin, et assemblée avec la mèche, *check of a rudder*, *after piece of a rudder.* C'est *ac*, (fig. 35, G.). Quelquefois par analogie on nomme aussi safran de l'étrave, une pièce de bois qui est appliquée sur la face extérieure et antérieure de l'étrave en *e* T *&*, (fig. 22, C.) et qui s'étend depuis le talon *d* de la quille jusqu'à la gorgère; mais elle est connue généralement sous le nom de taquet de gorgère.

Sailler. v. a. C'est pousser une pièce de bois par une de ses extrémités pour la faire glisser sur un plan, dans le sens de sa longueur; et lorsque plusieurs hommes rassemblés doivent concourir ensemble pour produire cet effet, l'un d'eux crie à haute-voix le mot Saille? *Rousse ?* pour annoncer le moment où ils doivent réunir leurs efforts et agir en même temps avec la force dont ils sont capables.

Sain et Saine. adj. Une côte est saine, lorsque, près de son pied, la mer conserve une grande profondeur, et n'est embarrassée par aucun écueil, c'est-à-dire, par des rochers ou des haut-fonds. Dans le cas contraire, une côte est mal-saine; c'est dans ce sens qu'on dit d'une isle, d'un banc, d'un rocher, qu'ils sont sains, lorsque les vaisseaux peuvent en approcher sans courir les risques de toucher le fond de la mer qui les environne.

Sainte-Barbe. s. f. *Gun room.* Dans un vaisseau, on distingue par un tel nom, un retranchement s *x B u* (figure 12, P.), qu'on voit en *A* (fig. 4), et qui est fait à l'extrémité postérieure du premier pont d'un vaisseau de guerre. La sainte-barbe est ainsi terminée par l'arcasse, par les deux côtés de la muraille du vaisseau et par une cloison *s* transversale qui est située près du mât d'artimon. Elle est ainsi dénommée, parce que c'est dans cet emplacement que sont déposés beaucoup d'ustensiles d'artillerie, sous la garde du maître-ca-

Digitized by Google

nonnier qui y est logé; et d'ailleurs parce que c'est dans cette partie du pont que sont percées les écoutilles *x* et *e* (fig. 12), ou les ouvertures qui communiquent à la soûte et au dépôt des poudres. — Quelquefois, devant la sainte-barbe, on circonscrit un autre emplacement sur le même pont, et on donne à celui-ci le nom de fausse sainte-barbe.

SAIQUE. s. f. *Saick*. Navire en usage sur les mers du Levant. Il porte deux mâts et un beaupré, mais dans sa voilure il n'a pas de perroquet. Il a quelque ressemblance avec les bâtimens nommés Ketch.

SAISINE. s. f. Cordage employé à saisir ou à maintenir des chaloupes et canots, lorsqu'on les a établis sur le pont du vaisseau, au service duquel ils sont destinés. Les saisines des chaloupes, *gripes*, doivent ainsi empêcher leur déplacement, au milieu des plus grands mouvemens d'oscillation que la mer peut communiquer au bâtiment qui en est chargé. Chaque saisine est, à cet effet, un cordage dont les bouts sont épissés ensemble, et qui redoublé ainsi sur lui-même porte d'un côté un croc et de l'autre un cap de mouton. Chacune étant accrochée à une boucle fixée sur le pont d'un vaisseau, passe par-dessus les chaloupes et canots, pour se lacer avec une saisine correspondante. — Les liures du beaupré sont quelquefois nommés ses saisines, comme les égorgeoirs des huniers sont dits les saisines de huniers, *handleech line for the top sails*. — Les cordages qui retiennent et attachent à des appuis solides, les extrêmités *AA* (fig. 31, C.) des coittes *AC* et *AE* d'un bereeau qu'on voit par l'arrière (fig. 42.) portent le nom de saisines de berceau.

SAISIR. v. a. C'est lier étroitement deux objets, par des cordages ou par d'autres objets quelconques. On saisit une vergue contre son mât, en serrant fortement l'une contre l'autre. — On saisit des ancres sur les côtés d'un vaisseau, en les attachant de manière qu'elles ne puissent prendre d'autre mouvement que celui qui est commun à tout le vaisseau, *to secure the anchor*.

SALE. adj. Un bâtiment est sale, lorsque sa carene est couverte extérieurement, ou d'herbes marines ou de coquilles qui s'y sont attachées.

SALLE. s. f. Dans les ports, on nomme salle de gabarit, un vaste appartement, dont le plancher parfaitement uni et horizontal, sert de plan sur lequel les constructeurs tracent, dans toute leur grandeur, les contours des couples, des lisses, de l'étrave, de l'arcasse, et de toutes les courbes dont les charpentiers doivent faire des patrons ou des modèles pour conformer les pièces composantes d'un vaisseau qu'ils sont chargés de bâtir. Comme ces modèles sont nommés gabarit, ils ont donné leur nom à cette salle, *mould loft*, dans laquelle ils sont exécutés, et la font distinguer par le nom de salle de gabarit. — Tracer un vaisseau à la salle, c'est dessiner sur le plancher de la salle dont on vient de parler, les traits principaux des courbes dont on a déjà fait l'énumération.

Digitized by Google

SALUER. v. a. C'est rendre des honneurs, ou faire à bord d'un vaisseau des démonstrations extérieures de respect ou de considération, *to salute.* — Un vaisseau salue, ou un fort, ou un vaisseau, ou le pavillon d'une nation étrangère, en tirant un nombre déterminé de coups de canons, *to fire a salute of* N *guns.* Quelquefois l'équipage salue de la voix, *with sheers*; et ce salut consiste maintenant sur les vaisseaux de France dans les exclamations : Vive la nation, vive l'empereur. — On salue avec ses voiles, en les abaissant devant l'objet auquel on veut rendre cet honneur. On salue, *to strike the colours*, en pliant et abaissant plus ou moins bas le pavillon déployé sur la poupe d'un vaisseau. — Faire saluer un fort ou un bâtiment, c'est exiger les honneurs du salut, et contraindre à les rendre.

SALUT. s. m. *Salute.* Hommage, honneur rendu en mer, ou à un vaisseau, ou à un fort, ou à une personne, ou au pavillon d'une nation. (Voyez Saluer.) — On reçoit le salut, lorsque cet hommage est offert librement; et on rend un salut, lorsqu'on répond par un salut particulier à celui qu'on a reçu, *to return the salute.* — Enfin on demande le salut, lorsque les honneurs qui sont dus au pavillon national déployé à bord d'un vaisseau, ne lui sont pas rendus, et sont exigés formellement comme une marque de respect ou de considération qu'il faut démontrer.

SALVA-NOS. s. m. Voyez Bouée de sauvetage.

SANCIR. v. n. Un vaisseau sancit, *to sink or founder at sea*, lorsqu'étant à l'ancre, au milieu d'une mer agitée, les lames qui viennent l'aborder, l'enveloppent, le submergent, et le font couler au fond de l'eau. On dit aussi qu'il sancit sur ses amarres. Si ce malheureux accident arrive à un vaisseau qui est à la voile, et par les même causes, on dit qu'il sancit sous voiles, *to sounder under sails.* Ce mot sancir est ainsi employé pour exprimer qu'un vaisseau descend au fond de l'eau sans tourner sur lui-même, et doit être distingué par cette raison des verbes chavirer, faire capot et sombrer, qui expriment la perte d'un vaisseau, après une inclinaison extrême sur le côté, ou un renversement total.

SANS. Préposition exclusive. Ce mot entre dans quelques expressions employées pour indiquer certaines attentions que doit avoir l'homme qui manie la barre du gouvernail d'un vaisseau. C'est ainsi qu'on lui dit, sans arriver? pour l'avertir de maintenir le vaisseau de manière qu'il n'arrive pas; sans venir au vent? pour qu'il dirige le vaisseau, en conservant le même angle d'incidence du vent sur les voiles; sans lancer? pour qu'il empêche le bâtiment de faire des écarts à droite et à gauche de sa route, etc.

SAQUER ou SAILLER. v. a. C'est tirer une pièce de bois dans le sens de sa longueur, pour la faire glisser sur un plan, et la changer de place.

SARAGOUSTI. s. m. Enduit employé dans l'Inde pour recouvrir les

Digitized by Google

coutures d'un vaisseau ou les joints de ses bordages. Il est composé de chaux pulvérisée, qu'on mêle avec du brai gras fondu et de l'huile végétale. Ces ingrédiens combinés ensemble forment une pâte qu'on bat fortement; lorsqu'elle est parfaitement liée, on l'étend sur les coutures d'un vaisseau, et elle s'attache étroitement au bois.

Saucier. s. m. On donne le nom de saucier, *saucer*, à une plaque de fer sur laquelle on fait porter le pivot du cabestan d'un vaisseau.

Sauf-conduit. s. m. Lettre de protection que le gouvernement donne à un vaisseau ennemi, pour qu'il ne soit arrêté par aucun bâtiment de la nation françoise, dans le cours d'une navigation déterminée.

Saumatre. adj. Un mêlange d'eau douce et potable, avec les eaux de la mer, est une eau saumâtre : et telle est l'eau d'une rivière qui reçoit la marée montante, c'est-à-dire, pendant le temps du flux.

Saumière. s. f. Voyez Jaumière.

Saumon. s. m. *Kentledge*. Masse de fer coulé d'un poids qui varie de 50 à 200 livres : sa forme est celle d'un parallélipipède rectangle. On emploie des saumons pour composer le lest en fer des vaisseaux.

Saute. s. f. Un changement subit dans la direction d'un vent régnant, est une saute de vent, *sudden veering of the wind*; et on la dit de N airs de vent, lorsque la nouvelle direction fait un angle de cette grandeur avec la direction primitive.

Sauter. v. n. Un vaisseau saute en l'air, par l'explosion de la poudre dont il est chargé, lorsque la quantité en est considérable; et cet accident peut arriver, ou fortuitement ou volontairement. — Sauter à l'abordage, *to board or inter on an enemy's ship*, c'est s'élancer armé, sur le bord d'un vaisseau ennemi, pour combattre ceux qui en défendent l'accès et pour s'en emparer. — Si le vent vient à changer subitement, et que sa direction nouvelle fasse avec le premier un angle de N airs de vent, on dit qu'il a sauté de N pointes, *to shift suddenly*.

Sauve-Garde. s. f. La sauve-garde du gouvernail, *rudder pendent with their chains*, est un cordage qui est destiné à retenir le gouvernail d'un vaisseau, dans le cas où ses gonds sortiroient des crapaudines ou des roses. Ce cordage passe, à cet effet, dans un trou percé dans la mèche du gouvernail, où il est retenu de chaque côté par un nœud nommé cul de porc, et ses deux bouts sont attachés à la muraille du vaisseau ou à sa poupe. Quelquefois cette sauve-garde est en chaines, entièrement ou en partie. On donne quelquefois le nom de sauve-garde de beaupré ou d'échelle, à des cordages qui, placés des deux côtés de ce mât ou d'une échelle de bord, servent d'appui aux personnes qui marchent sur l'un ou l'autre, *swifters and entering ropes;* mais plus souvent on les nomme des garde-corps ou tire-veilles.

Sauvement. s. m. *Salvage*. Action de sauver du naufrage, ou de

Digitized by Google

soustraire à la fureur de la mer, soit des marchandises, soit des débris précieux, soit des objets quelconques qui sont menacés d'être détruits ou engloutis.

Sauve qui peut? ou sauve qui pourra? adv. Un vaisseau de guerre est-il chargé de convoyer et de protéger une flotte de bâtimens marchands en temps de guerre? Si l'ennemi vient l'attaquer avec des forces supérieures qui menacent la flotte d'un péril contre lequel il ne peut la défendre, le signal de Sauve qui peut est déployé, et il signifie que dès cet instant chaque bâtiment peut suivre telle route, ou faire telle manœuvre qui lui semblera la plus favorable à son salut particulier. Le commandant d'une armée navale peut quelquefois être pressé par les circonstances de faire un tel signal, dans les mêmes vues, aux vaisseaux qui sont sous ses ordres.

Sauver. v. a. Soustraire à la fureur de la mer, ou tirer du danger, ou mettre en sûreté, soit des marchandises, soit des vaisseaux, soit des personnes, etc.

Sauve-rabans. s. m. Bourlet de corde dont on entoure les vergues dans les points où d'autres cordages, par un frottement continuel, pourroient user et détruire les petits cordages nommés rabans, qui lient un côté de ces voiles à leurs vergues; sans de tels bourlets, les écoutes des huniers, par exemple, couperoient les rabans des basses voiles.

Sauvetage. s. m. (Voyez Sauvement et Bouée de sauvetage); *saving any goods from the sea and salvage*.

Savatte. s. f. La savatte d'une ancre, *shoe of the anchor*, ou sa semelle, est un morceau de bois, plat et excavé sur une de ses faces. Cette savatte est destinée à servir de base au bec d'une ancre, ou lorsqu'elle est déposée sur le rivage et dans un port, ou lorsqu'elle est fixée sur le côté d'un vaisseau, ou lorsqu'on l'en détache pour la mettre en mouillage. Cette semelle toujours placée, sous le bec d'une ancre, empêche par sa largeur que la patte ne s'enfonce dans le point sur lequel elle reposeroit immédiatement sans cet intermédiaire, et par conséquent elle défend les préceintes ou les bordages d'un vaisseau d'être endommagés par cette ancre, dans les mouvemens qu'on fait faire à celle-ci, soit pour la traverser, soit pour la préparer à être mouillée. — On nomme savatte pour toute, ce que l'on connoît aussi sous le nom de porte-tollet; enfin c'est le nom d'une pièce de bois excavée, dont on recouvre un mât, dans la partie où est appuyée la tête des aiguilles qui le soutiennent, lorsque le vaisseau auquel appartient ce mât est incliné latéralement dans un port, pour être caréné.

Sciasse. s. f. Dans une corderie, on donne ce nom à une corde qui est nouée sur elle-même en divers points de sa longueur, pour former en chacun de ces points autant de longs œillets, à l'aide desquels des cordiers agissent ensemble pour tirer après eux des fils qui se déroulent de dessus des tourets ou dévidoirs. Cette sciasse sert ainsi à ourdir les fils d'un cordage qu'on se propose de commettre, c'est-à-dire, à les éten-

dres sur toute la longueur de l'atelier d'une corderie. Quelquefois, dans cette opération, la sciasse est attachée immédiatement au bout des fils, et quelquefois aussi elle l'est au manche du croc à ourdir. (Voyez ces mots Ourdir et Croc). Si on réunit ainsi plusieurs hommes pour tirer sur une sciasse et ourdir à-la-fois un grand nombre de fils, c'est parce que les fils roulés sur des tourets présentent beaucoup de résistance dans leur développement, et cette résistance est telle qu'un ouvrier seul ne peut étendre que deux ou trois fils réunis ensemble. — La sciasse d'une pompe est l'assemblage de plusieurs bouts de corde, qui pendent de l'extrémité de la brimballe d'une pompe, et qui sont faits pour être tirés en même temps par des hommes qui réunissent leurs efforts, afin de mouvoir plus promptement et plus long-temps le piston de cette pompe.

Scier. v. n. *To hold water*. C'est mouvoir des avirons, de manière à faire reculer ou culer un bateau, c'est-à-dire, dans le dessein de lui communiquer une certaine vîtesse dirigée de l'avant vers l'arrière. Si, par exemple, la proue du bateau *C A D* (fig. 74, G.) est *D*, et que la rame *AB* soit placée dans la position *ab*, avant d'être employée à frapper l'eau, on sentira aisément que si la pelle *b* s'avance dans l'eau, de *b* en *B*, le bateau doit être repoussé de D en *c*, et alors le rameur qui agit ainsi avec cet aviron, est dit scier; on scie à culer, *to back a stern* tandis qu'il seroit dit nager, si la pelle *B* frappoit l'eau dans le sens *Bb*. — Si les avirons qui sont placés sur le côté droit ou gauche d'un bateau reçoivent seuls un mouvement ainsi dirigé, alors les rameurs scient tribord ou babord, *to hold water with the starboard or larboard oars*; comme ils scient partout, si tous les rameurs se réunissent pour faire reculer le bateau, car lorsqu'ils agissent ainsi d'un seul côté, leur effet est de produire une prompte rotation dans le sens horizontal.

Sec. (à) adv. Un bâtiment est à sec, *high and dry*, ou reste à sec, lorsqu'il est échoué sur un fond que la mer abandonne par son reflux après l'avoir couvert à une grande hauteur par son flux, ou par l'effet d'un vent impétueux. — Il met à sec, *to hull to*, ou il court à sec, *to scud under bare poles*, lorsque la tempête ou d'autres considérations pressantes obligent de serrer toutes ses voiles, et comme dans cet état le vent n'agit que sur la surface que lui présentent et les mâts et les manœuvres, ce bâtiment est dit alors courir à mâts et à cordes. — Une voile qui a été mouillée et qui est déployée ou étendue, uniquement pour être séchée, est une voile au sec. — On donne aussi le nom de sec à un banc qui n'est couvert par la mer que pendant le flux, et sur lequel un bâtiment reste à sec à la marée descendante, s'il y est échoué.

Sèche. s. f. Nom donné à des parties du fond de la mer, qui s'élèvent à une hauteur assez grande pour paroître à découvert au-dessus du niveau de l'eau à l'époque de la basse-mer, ou dans des temps calmes, *rocks or sands left dry*.

Sèche. adj. On nomme vergue sèche, celle sur laquelle aucune voile

Digitized by Google

n'est enverguée. Par exemple, dans un vaisseau, la vergue *cd* qui est portée par le bas-mât d'artimon (fig. 79, M.) et qui sert uniquement au développement du côté inférieur *cd* du perroquet de fougue *acdb*, est une vergue sèche; tandis qu'on ne donne pas ce titre à la vergue *ab* à laquelle est lacé le côté *ab* de la même voile. La grande vergue (fig. 1, A.) d'un vaisseau n'est pas une vergue sèche, parce qu'elle sert non-seulement au développement d'une voile supérieure, mais aussi à soutenir l'envergure d'une voile inférieure.

Second. adj. Dans un bâtiment marchand, l'officier qui est immédiatement après le capitaine, dans l'ordre du service, est le second de ce bâtiment; et c'est par ce titre qu'il est souvent distingué, *mate*. — Dans un vaisseau de guerre il y a un officier marinier qui est nommé second maître, et qui, sous les ordres du maître d'équipage, est chargé des manœuvres ou des opérations qu'on exécute sur l'avant du bâtiment, telles que celles de mouiller, caponner ou lever les ancres, de bosser, de fourrer les câbles, de virer au cabestan, etc. On donne aussi dans différens ateliers des ports les noms de seconds maîtres à ceux qui sont immédiatement après les maîtres d'arts, c'est-à-dire, qu'il y a des seconds maîtres, charpentiers, calfats, voiliers, pilotes, etc.

Selle. s. f. Un escabeau qui sert de siége à un calfat pendant son travail, et qui est disposé pour contenir ses outils, est nommé selle à calfat, *caulking box*.

Semaque. s. f. *Smack*. Bâtiment gréé ordinairement comme un sloop ou un heu : il porte quelquefois un hunier dont les coins inférieurs descendent jusqu'au plat bord comme dans la fig, (28, V). Il sert pour le cabotage et pour la pêche sur les côtes d'Angleterre et d'Ecosse.

Semelle. s. f. La savatte d'une ancre est aussi nommée sa semelle; et ce nom est aussi synonyme avec celui de dérive. (Voyez Savatte et Dérive), *schoe of an anchor and lee boards.*

Semonce. s. f. Ordre donné en temps de guerre, par un bâtiment à un autre qu'il rencontre, de faire connoître s'il est ami, ou ennemi, ou neutre, et de se préparer à être visité pour vérifier s'il n'est chargé d'aucun objet de contrebande, ou d'aucun effet appartenant à une nation ennemie.

Senau. s. m. *Snow*. Bâtiment qui a deux mâts gréés de voiles quarrées; ce nom sert à le distinguer des autres bâtimens de même classe ou du même port, et il vient de ce qu'il porte un petit mât qui, parallèle à son grand mât, est placé derrière lui, (fig. 22, V.) au-dessous de sa hune où sa tête est arrêtée. Ce mât nommé mât de senau, sert à soutenir et une vergue nommée corne et une voile nommée voile de senau, *try sail*. La corne est appuyée sur ce mât, par une de ses extrémités terminée en croissant, et c'est sur elle qu'est enverguée la voile de senau, qui ressemble d'autant plus à l'artimon d'un vaisseau

Digitized by Google

que son côté inférieur n'est pas étendu sur une vergue particulière nommée guy, comme pareilles voiles le sont dans d'autres bâtimens. D'ailleurs l'établissement de ce mâtereau pour porter la voile de senau, permet que le grand mât soit gréé d'une voile basse, dont l'établissement seroit autrement sujet à de grands inconvéniens. — Tout bâtiment dont la mâture et la voilure ressemblent à celles qui viennent d'être décrites, est dit être gréé en senau.

Sentine. s. f. *Well room.* Lieu du vaisseau où s'accumulent de toute part les eaux répandues ou étrangères, et comme elles s'y corrompent après un certain séjour, il s'en exhale presque toujours des vapeurs infectes.

Sep. s. m. Voyez Chaumard qui est synonyme avec Sep de drisse. *Knight head of the gears.*

Serpenter. v. a. *To snake two ropes together.* On serpente deux cordages parallèles lorsqu'on les lie ensemble par le moyen d'un troisième, qui dans son cours, imitant les ondulations d'une anguille ou d'un serpent, passe sur l'un et sur l'autre en divers points, en étendant ses tours sur la longueur des cordages qu'il réunit.

Serper. v. a. Voyez Lever une ancre.

Serrage. s. m. Ce mot, quoique peu d'usage, est employé pour exprimer l'ensemble des pièces longitudinales qui servent essentiellement à lier et à assurer l'assemblage des pièces principales dont est composée la carcasse d'un bâtiment. C'est aussi par ce nom qu'on désigne l'opération qui a pour objet d'établir ces pièces dont quelques-unes sont connues assez généralement sous la dénomination de Serre.

Serre. s. f. Ce mot qui, dans la construction d'un vaisseau, signifie proprement une ceinture longitudinale, qui serre et réunit étroitement tous les couples qu'elle croise dans son cours, est employé dans la composition de plusieurs mots, tels que serre-bauquière, serre-bosse, serre-gouttière. — Une serre-bauquière, *thick stuff*, est une suite de bordages ou de planches épaisses qui, placées à la suite l'une de l'autre sous une bauquière, et appliquées intérieurement sur la muraille d'un vaisseau, se réunissent intérieurement par des adents aux pièces qui composent cette bauquière dans toute sa longueur, pour concourir avec elle à fortifier l'établissement des couples. — Une serre-gouttière est aussi une suite de bordages qui sont appliqués de même sur la face intérieure de la muraille d'un vaisseau immédiatement au-dessus de la fourure de gouttière, pour ajouter à l'effet de cette ceinture épaisse. —Une serre d'empature est une pareille suite, mais elle passe par l'extrémité des varangues de chaque couple, en s'appliquant sur les parois intérieures de la cale dans toute la longueur du bâtiment. — Lorsqu'un canon, qui n'est pas en batterie, dans un vaisseau et qui est rentré en dedans de l'entre-pont ainsi qu'on le voit en *a b*, (fig. 32, C.) est assujetti de manière à ne pouvoir changer de place au milieu des roulis et des tangages, sa bouche ou sa volée est attachée en *p* par

Digitized by Google

un cordage qui passe dans un anneau fixé sur la serre-bauquière. Dans cet état ce canon est dit être à la serre, parce que sa bouche *a* porte sur un excédant en bois *o*, (fig. 17, C.) qu'on laisse sur la face extérieure de cette serre, *housed gun athwart*. — Mettre les canons d'un vaisseau dans cette dernière situation, c'est les mettre à la serre. — Dans l'établissement du chouquet, (fig. 43, A.) du mât de beaupré, on emploie des lames de fer terminées par un crampon qui, introduites entre la tête du mât et le chouquet, servent à maintenir celui-ci à sa place, et ces lames portent le nom de serres de chouquet de beaupré. — Entre les cordages relatifs au service des ancres, à bord d'un vaisseau, il y en a un nommé serre-bosse, *shank painter*. Il est employé à maintenir le long de bord et sous les porte-haubans de misaine, la croisée d'une ancre qui est traversée. (Voyez Traverser). — Dans une armée navale qui est rangée sur une ligne dont elle suit la direction dans sa marche, on donne le nom de serre-file au dernier vaisseau de la ligne, à celui qui ferme la ligne, *stern most ship*, comme on donne celui de chef de file au vaisseau qui ouvre la marche et qui est placé à la tête de la même ligne. Ainsi un vaisseau qui vient se placer à la queue d'une ligne est dit se mettre en serre-file de l'armée; il est superflu de faire remarquer que, l'armée étant en colonne, il y a un vaisseau serre-file dans chacune des colonnes.

Serrer. v. a. Si les plis d'une voile retroussée et pendante, telle que la misaine (fig. 2, V.) sont ensuite rassemblés sur le contour de sa vergue, et pressés l'un sur l'autre par des cordages nommés rabans de ferlage, de manière que la voile présente le plus petit volume possible; alors dans cet état cette voile est serrée, et faire cette opération, c'est serrer une voile, *to furl a sail*, *or hand a sail*. — On dit d'une voile qu'elle est serrée en perroquet, lorsque repliée sur sa vergue, tous les plis du fond de cette voile sont serrés étroitement et contre le milieu et en avant de la vergue; un hunier est serré en chapeau, lorsque ces mêmes plis sont rassemblés au-dessus de la vergue et serrés étroitement sur elle. Enfin, il est serré en chemise, lorsque les fonds qui sont volumineux, au lieu d'être ramassés en plis nombreux sur le milieu de la vergue, sont ramassés autour de la face antérieure du mât de hune. — Serrer les voiles triangulaires telles que les focs et les voiles d'étai ainsi que les pavillons, c'est les abaisser ou les amener tout bas, *to hale down the jib and all the stay sails*. Il en est de même des bonnettes, *to hale down the studding sails*. — Serrer de la voile, c'est diminuer le nombre de voiles déployées et exposées à l'impulsion du vent, dans un vaisseau. — Serrer une ligne qui est formée par une armée navale, c'est diminuer la distance première qui étoit établie entre les vaisseaux de cette armée, *to contract the line*, *to close the line*: et comme cette ligne peut être raccourcie de différentes manières, on dit que la ligne est serrée sur le centre, si tous les vaisseaux diminuent leur distance

Digitized by Google

réciproque en se rapprochant du milieu de cette ligne. — Serrer au feu, c'est dans un combat s'approcher de plus près d'un ennemi dont on reçoit le feu, et auquel on donne le sien, *to take in*, *to keep near the enemy*. — Serrer le vent, *to bear up*, *to work to windward*, c'est diminuer autant qu'il est possible l'angle d'incidence du vent sur des voiles orientées au plus près dans un vaisseau, afin que celui-ci s'approche de plus en plus de l'origine du vent. Une armée serre le vent lorsque tous les vaisseaux courent au plus près du vent et le plus près possible. — Un vaisseau serre la terre ou la côte, lorsqu'il en prolonge les bords à peu de distance.

Servir. v. n. Une voile est-elle en ralingue ? ou son plan est-il dans la direction du vent ? Elle ne contribue aucunement à pousser le vaisseau qui la porte sur une route quelconque ; mais si on vient à la disposer de manière qu'elle produise cet effet, c'est la faire servir à accélérer la marche du bâtiment, et les marins pour ordonner de disposer ainsi cette voile, disent de faire servir, *to fill the sails*. — C'est dans le même sens, faire servir, que de changer l'état de panne où étoit un vaisseau pour lui faire suivre une route proposée en orientant ses voiles de manière qu'elles concourent toutes à lui donner de la vîtesse sur la direction indiquée. (Voyez Panne et Ralingue).

Seuillet. s. m. La pièce de bois qui forme le seuil d'un sabord ou de son ouverture, est nommé seuillet de sabord, *sole*. Cette pièce est large et épaisse, elle recouvre le sommet des alonges (fig. 1, P.) qui s'élèvent jusqu'au bord inférieur de l'ouverture des sabords, ou qui sont coupées à cette hauteur pour pratiquer ces ouvertures dans la muraille d'un vaisseau. On voit la forme *omz* de ce seuillet (fig. 57, C.) ; il est introduit à coulisse dans la place qu'il doit occuper et il y est fixé par le moyen des oreilles *z* et *m*, qui sont clouées intérieurement contre la muraille du bâtiment. Le seuil supérieur de chaque sabord, et qui est parallèle au premier seuillet dont on vient de parler, lui est à peu-près semblable et reçoit le nom de seuillet de haut, *port sell ;* mais son vrai nom est sommier et sa forme *c* est représentée (fig. 76, C.).

Sextant. s. m. Instrument astronomique destiné au même usage que l'octant, et qui ne diffère de celui-ci que par l'étendue de son arc qui est de 60°. (Voyez Octant).

Shooner. s. m. Petit bâtiment à deux mâts et gréé en voiles à balestron. (Voyez Balestron).

Siége. s. m. Dans les corderies des ports, on nomme siége à commettage, l'assemblage d'une roue, de montans, de traverses, et de molettes employés, soit pour filer les fils à ligne, soit pour tortiller du bitord, soit pour commettre tout cordage dont la grosseur n'excède pas trois pouces. La roue est semblable à celles qui sont en usage pour filer du coton, de la laine, etc. ; et les montans et la traverse servent à la maintenir verticale, ainsi qu'une tablette qui est placée sur le côté

et

Digitized by Google

et dans le plan prolongé de cette roue. C'est dans cette tablette que sont implantées perpendiculairement plusieurs molettes mobiles, et qui tournent sur leur axe par l'effet du frottement d'un cordon qui les embrasse en même temps qu'il enveloppe la roue dans la plus grande partie de son contour. Enfin, c'est au crochet de ces molettes qu'on attache le bout des fils qu'on veut fabriquer, ou des torons qu'on veut commettre.

Siffler. v. n. *To pipe.* Il est plusieurs ordres connus qu'il faut souvent donner à l'équipage d'un vaisseau, et on le fait à l'aide d'un sifflet, parce qu'on réussit mieux à faire entendre les sons aigus de cet instrument, que ceux de la voix la plus forte, soit pendant un combat, soit pendant un grand vent; c'est pourquoi les maîtres d'équipages savent tous siffler ou donner quinze à dix-huit coups de sifflet qui sont distincts les uns des autres pour annoncer aux matelots autant de différentes choses qu'ils doivent faire.

Sifflet. s. m. *Call.* Petit instrument avec lequel sifflent les maîtres d'équipage des vaisseaux, les patrons de chaloupe ou de canot. Il est de métal et en argent ou en cuivre. Il est terminé d'un côté, par une boule percée de plusieurs trous, et que le siffleur tient toujours en sa main pour modifier les sons et les varier. Cette boule est fixée au bout d'un tube cylindrique de même métal, et son bout supérieur est reçu dans la bouche du siffleur qui, par ce canal, fait passer à la boule l'air nécessaire à la production des sons. Cet instrument de peu de longueur rend un son très-aigu qui se propage facilement sur toute l'étendue d'un grand vaisseau; et on s'en sert principalement, en variant les modulations, pour commander, ou de hisser, ou d'amener, ou de virer, ou de larguer, ou de nager, etc. Donner ainsi des ordres, c'est commander au sifflet, *to pipe.* — Une pièce de bois dont le bout est coupé obliquement à sa longueur, est dite être coupée en sifflet.

Signal. s. m. Signe indicatif de certains ordres, ou de certains avertissemens, *signal;* il est déployé à bord d'un vaisseau ou à terre pour être remarqué et observé dans des circonstances et des lieux déterminés. La nécessité de communiquer ses idées à des distances plus ou moins grandes a fait imaginer les signaux, soit généraux, soit particuliers, et ils sont devenus une langue qui est commune seulement ou entre les vaisseaux d'une même armée, ou entre ceux d'une même nation : car cette langue ne doit jamais être connue d'une nation ennemie. On se sert de signaux pour indiquer des mouvemens, des évolutions, des fausses routes, des remarques nautiques, et pour se faire reconnoître de bâtimens qu'on rencontre. C'est pourquoi on fait ces signaux soit avec des pavillons, *by displaying colours*, isolés, ou placés les uns au-dessus des autres (fig. 12 et 13, E.), ou accompagnés de flammes (fig. 12); soit avec des guidons, (fig. 14), soit avec des flammes (fig. 15), soit avec des fanaux, *by lanthorns,* des fusées, *signal*

Digitized by Google

by rockets, des coups de canon, *by firing a canon,* soit même avec des voiles disposées d'une manière convenue. C'est en combinant ces divers moyens qu'un général établit aisément avec son armée une communication réciproque, et qu'il transmet à cette armée entière, ou à une escadre, ou à une division, ou à un seul des vaisseaux, tous les ordres et tous les avis qu'il veut donner. Plusieurs de ces moyens forment ce qu'on nomme des signaux de jour, parce que des pavillons, des flammes, des guidons, des voiles, quelles que soient leurs couleurs variées, peuvent servir pendant le jour à la communication des avis ou des ordres qu'on est convenu de leur faire exprimer, *day signals :* tandis que les fanaux, les fusées, les coups de canon sont des signes indicatifs propres à être employés pendant la nuit et dans les mêmes vues. Si les couleurs des pavillons et leurs combinaisons peuvent être variées pendant le jour, pour multiplier les signes, de même des fanaux peuvent être arrangés suivant des figures si distinctes et si diverses, comme on le voit (fig. B, L, Pl. V) qu'avec leurs secours, des vaisseaux peuvent dans l'obscurité se communiquer beaucoup d'avis. Ces derniers signaux sont nommés signaux de nuit, *night signals*, et parmi ceux-ci il en est qui peuvent être employés en temps de brume, en y joignant des bruits de caisse. — On nomme ceux-ci des signaux de brume, *fog signals.* — Les signaux faits à bord d'un vaisseau avec ses voiles, consistent à les retrousser ou à les abaisser, ou à les tenir en bannière. — Ces signaux ordinairement n'indiquent que des nombres, ou sont des signaux numéraires, et ces nombres inscrits dans un tableau indiquent des articles ou des ordres signalés. — On fait des signaux à terre comme on en fait à bord des vaisseaux. — Il y a des signaux de partances pour annoncer le départ d'un bâtiment ou d'une armée; il y en a de reconnoissance, de ralliement, d'incommodité, de détresse ou d'alarme; et il y en a de combat, d'ordre particulier, d'exécution, d'annullement, d'évolutions, de sauve qui peut, de dangers et d'ennemi, etc.

Sillage. s. m. *Head way*. C'est la vîtesse d'un vaisseau ou l'espace qu'il parcourt dans l'unité de temps; on donne aussi ce nom, mais improprement, à la trace qu'il laisse après lui sur sa route; car cette trace est nommée particulièrement remoux ou houache. Un vaisseau a un grand sillage, ou fait sillage, *to sail swfitly,* lorsque sa vîtesse progressive est considérable, *to have fresh way through the water.* — Mesurer cette vîtesse, c'est mesurer le sillage d'un vaisseau et d'après cette mesure, on dit quelquefois qu'il a *N* sillage, *to go at N rate*, ou que sa vîtesse lui fait parcourir tel espace dans un temps déterminé.

Siller. v. a. C'est s'avancer dans l'espace sur une direction déterminée, avec une certaine vitesse.

Sillomètre. s. m. Instrument destiné à mesurer le sillage ou la vîtesse progressive d'un vaisseau. On cherche depuis long-temps un sillomètre qui remplisse parfaitement sa destination, et on en attend encore l'invention désirée.

Digitized by Google

Singe. s. m. Treuil ou cabestan horizontal, qui, porté par ses extrémités sur deux montans verticaux, tourne sur lui-même à l'aide de manivelles et sert à élever des fardeaux à la hauteur du platbord des vaisseaux marchands, dans lesquels ils doivent être embarqués.

Sloop. s. m. *Sloop*. Bâtiment anglois qui ressemble au bateau bermudien (fig. 28, Pl. V.). Il est gréé d'un mât qui porte un hunier et une grande bome, et quelquefois une voile de fortune. — On nomme sloops de guerre, *sloop of war*, les plus petits bâtimens de guerre de la nation angloise; et ceux-ci sont gréés ou en vaisseau ou en senau.

Smogler. v. a. Faire sur mer le métier de contrebandier.

Smogleur. s. m. Contrebandier marin.

Sole. s. f. Le plat-fond et la plate forme des bouteilles d'un vaisseau, portent les noms de sole supérieure et inférieure. C'est aussi le nom du plancher de la galerie et du jardin d'amour. (Voy Bouteilles, Galerie et Jardin).

Sombrer v. n. *To overset*. Se renverser. Un vaisseau, qui, dans ses voiles orientées obliquement à sa quille, reçoit le choc inattendu d'un vent violent, sans qu'aucune puissance modère ni arrête l'inclinaison extrême qui en résulte, est renversé latéralement et périt par cette rotation. Dans cet état, on dit qu'il a sombré sous voiles.

Sommier. s. m. (Voyez Seuillet).

Sonde. s. f. On donne ce nom à une petite pyramide de plomb qui sert à mesurer la profondeur de l'eau, en la laissant tomber d'un vaisseau sur le fond de la mer, après l'avoir attachée à une petite corde, nommée ligne de sonde et divisée en brasses. (Voy. Plomb.) *Plummet*. — En mer, les navigateurs jettent la sonde pour connoître la profondeur de l'eau qui est sous leur vaisseau, ainsi que l'espèce ou la qualité du fond du parage où ils se trouvent; de là vient qu'ils donnent à ces mêmes profondeurs le nom de sondes, et ils disent qu'ils connoissent les sondes dans tel lieu, pour exprimer qu'ils savent quelle est la hauteur de l'eau en différens points de ce lieu. Marquer ces profondeurs sur les cartes marines, c'est marquer les sondes, *soundings*. — Des navigateurs qui reviennent du large se disent être sur la sonde, lorsqu'ils sont parvenus dans des lieux où les plombs de sonde attachés à une ligne de cent brasses de longueur peuvent atteindre le fond de la mer, *to be in the soundings*. — Ils cherchent la sonde, lorsqu'ils cherchent les lieux où la profondeur de l'eau peut être mesurée avec les plombs de sonde; et ils ont trouvé la sonde lorsqu'ils sont arrivés dans de tels parages. — Ils vont à la sonde, *to sail by the soundings*, lorsqu'ils s'avancent dans l'espace la sonde en main, et en la promenant sans cesse sur le fond de la mer pour être promptement avertis des variations de la profondeur de l'eau. — On dit qu'une sonde est de *n* brasses, pour exprimer que, dans le lieu où le plomb a été jeté, la profondeur de

Digitized by Google

l'eau est de *x* brasses.—Une sonde de pompe est une verge de fer qu'on laisse descendre dans le corps d'une pompe de vaisseau, pour connoître quelle est la hauteur de l'eau accumulée dans la cale de ce bâtiment, *gauge rod of a pump*.

SONDER. v. a. *To sound or to heave the lead*. C'est mesurer la profondeur de l'eau, et prendre connoissance de l'espèce ou de la qualité du sol qu'elle recouvre, en jetant un plomb de sonde. (Voy. Plomb.) On sonde à bord d'un vaisseau, ou lorsqu'il est en repos, ou lorsqu'il est à la voile, et dans ce dernier cas les navigateurs disent qu'ils sondent à la voile. — Sonder une pompe dans un vaisseau, c'est mesurer la hauteur de l'eau qui enveloppe le pied de cette pompe, et juger ainsi de celle que contient le bâtiment, *to sound the pump*. — Sonder des clous, des chevilles, les coutures, des bois, c'est examiner leur état pour juger s'il est bon ou mauvais.

SORTIE. s. f. Un vaisseau fait une sortie, lorsqu'il quitte un port, ou une rade ou un hâvre, pour s'avancer dans la grande mer, ou pour prendre le large, dans le dessein d'un retour prochain. En temps de guerre, les vaisseaux font des sorties pour examiner ce qui se passe à quelque distance des côtes, pour poursuivre les corsaires qui cherchent à troubler le commerce maritime, et pour protéger les bâtimens qui auroient besoin de secours.

SORTIR. v. n. Un vaisseau sort d'un port ou d'une rade, lorsqu'il s'en éloigne pour remplir une mission quelconque. Si le vent favorise son départ, il sort à la voile; et s'il est secondé par un courant ou par la marée, il est dit sortir avec ces courans parce qu'ils l'entraînent hors de ces lieux. — Pour exécuter cette sortie, il est quelquefois contrarié par le vent ou la marée, et on est contraint de le traîner à l'aide de cordages; alors si ces cordages sont tirés par des canots qu'on fait avancer à force de rames, on dit que des canots le sortent du port; mais s'ils tiennent à des ancres mouillées de distance en distance devant ce vaisseau, celui-ci est dit sortir en se touant, *to warp a ship*. — S'il est tiré par une cordelle, il sort à la cordelle. (Voyez Cordelle); et c'est ainsi que les vaisseaux descendent certaines rivières pour se rendre en mer. — Un vaisseau qui fait partie d'une armée navale rangée sur une ligne, et qui s'éloigne à droite ou à gauche de la place qu'il devroit occuper, est dit sortir de la ligne. — Lorsqu'un vaisseau ou un objet élevé commencent à paroître sur l'horizon d'un navigateur qui s'avance dans l'espace, ce vaisseau et cet objet sont dits sortir de l'eau à l'horizon, *to raise*.

SOUFFLAGE. s. m. *Furring*. Revêtement en planches plus ou moins épaisses, dont on recouvre extérieurement la muraille d'un vaisseau, et de l'avant à l'arrière, aux environs de sa flottaison. C'est une correction faite à la carène d'un vaisseau qui a reçu primitivement une forme défectueuse; car le soufflage n'a été imaginé, et n'est fait que pour augmenter, dans la partie indiquée, l'étendue des lignes d'eau

Digitized by Google

correspondantes. Il ajoute ainsi à la stabilité d'un bâtiment dont le côté est trop foible ou dont l'inclinaison est trop facile, et par conséquent trop dangéreuse. Cette enveloppe partielle de la carène s'étend toujours à quelques pieds au-dessus et au-dessous de la flottaison; et lorsque son épaisseur doit être considérable, quelquefois cette enveloppe n'est pas entièrement solide, et il règne un vide dans l'extérieur, afin qu'elle soit un peu plus légère. Dans ce dernier cas, des taquets ou des billots de bois sont fixés sur la muraille du vaisseau, et c'est sur ces taquets qu'on cloue ces planches qui forment le revêtement extérieur de cette partie upérieure de la carène, ou le soufflage sur taquets appliqué à ce bâtiment.

Souffler. v. a. *To furr.* La stabilité d'un vaisseau, ou la résistance que par sa forme il peut opposer aux inclinaisons que des puissances extérieures tendent à lui donner, étant surtout dépendante de l'étendue de sa flottaison ou de la grandeur de la surface de cette section horizontale, si cette qualité n'a pas une énergie suffisante, on augmente l'étendue de cette même flottaison, ainsi que celle des lignes d'eau adjacentes; et faire cette opération, c'est souffler ce vaisseau ou lui appliquer un soufflage. (Voyez Soufflage). Lorsque le soufflage ou le revêtement extérieur dont on recouvre le fort d'un vaisseau, est entièrement solide, c'est souffler en plein; mais c'est souffler sur taquets, si les planches qui forment le revêtement sont seulement clouées sur des billots qui les éloignent de la muraille du vaiseau, en fermant d'ailleurs, et très-exactement, tout accès à l'eau environnante.

Souille. s. f. *Bed of a ship after having laid on the mud.* Enfoncement que forme dans la vase un vaisseau qui y repose, après que la mer l'a abandonné et l'y a laissé échoué. C'est une espèce de lit dans lequel il s'enfonce profondément par l'effet de son poids, et auquel il imprime sa forme, de manière qu'après être remis à flot, il laisse une vaste trace de son échouage. — Les vaisseaux, dans plusieurs ports que la mer laisse à sec par son reflux, font nécessairement leur souille, si le fond est de vase molle ou de sable très-fin, et sont remis à flot, lorsque la mer élève son niveau par l'effet du flux.

Souquer. v. a. *To make fast, to stretch, to seize, or to hitch.* C'est serrer étroitement les tours d'un cordage qui est employé à réunir ensemble deux objets quelconques. On souque un amarrage, une bridure, une genope, etc. ou on donne à ces liens toute la roideur qui peut les rendre solides et inébranlables.

Sous. Préposition qui sert à marquer la situation d'un objet à l'égard d'un autre. Un vaisseau est sous le vent d'un autre bâtiment, *to the leeward*, lorsqu'il est plus éloigné que lui de l'origine du vent; on dit alors qu'il est sous son écoute, *under her lee.* Il est sous la côte ou sous la terre, *under the shore*, lorsqu'il en est à peu de distance, et qu'il est exposé, ou à être mis à l'abri du vent par cette côte, si elle est élevée, ou à la réflexion du vent régnant, si celui-ci souffle sur la côte.

Digitized by Google

— Un vaisseau paroît à un autre sous son bossoir, *under the weather or lee bow*, lorsqu'il est placé à peu de distance sur la direction de ce bossoir. — Tous les objets qui sont en général plus éloignés de l'origine du vent régnant, que les navigateurs qui les observent, sont dits être sous le vent à eux, *to the leeward*, *under their lee*. De même, dans un vaisseau que le vent aborde obliquement à sa longueur, il y a un côté qui n'est pas exposé au choc direct du vent, et qui est nommé côté de sous le vent. — Les cordages ou les manœuvres qui sont de ce côté, reçoivent aussi, pour être distingués, le nom de manœuvres de sous le vent. — La barre du gouvernail étant rangée de ce même côté, est aussi sous le vent. — Un vaisseau qui déploye ses voiles pour faire une route quelconque, est dit mettre sous voiles, et dans sa marche il est sous voiles, *sailing*, *under sail*. Si dans sa course il n'a que telle voile déployée, on dit qu'il court sous telle voile, et s'il ne porte que ses quatre voiles majeures, il est sous ses voiles majeures, *under four courses*, etc. — Dans l'ordre du service de la marine militaire, les personnes qui sont immédiatement après celles qui sont chefs dans certaines parties, sont distinguées par le titre de ces mêmes chefs, en y ajoutant la préposition sous; ainsi il y a dans les ports des sous-directeurs, des sous-ingénieurs, etc.

Sous-barbe. s. f. Cordage qui, attaché sous le beaupré et à la gorgère en dehors de l'éperon d'un vaisseau, sert à maintenir le mât dans la place où il a été établi (fig. 1, A.). C'est une espèce d'étai, *bob stay*, opposé aux efforts qui tendent à éloigner ce mât verticalement de l'éperon, et qui résultent ou des tangages, ou de la roideur variée des étais de misaine. Ce cordage essentiel est d'une certaine grosseur; il est d'ailleurs congréé, limandé, et fourré dans toute sa longueur, c'est-à-dire, parfaitement recouvert pour être mieux conservé. On le fait passer dans un trou percé dans le taille-mer; ensuite on épisse ou on joint ensemble ses deux bouts, et on ride ou on roidit cette sous-barbe sous le mât de beaupré, à l'aide d'un cordage plus petit nommé ride, et de deux caps de mouton. Le nom de ce cordage ou de cet étai est aussi barbe-jean. — Dans la composition d'une machine à mâter, on distingue aussi une pièce de bois par le nom de sous-barbe; et c'est celle des trois bigues qui est placée au milieu de leur assemblage. — Enfin, on donne le nom de sous-barbe à un arc-boutant que d'autres nomment poulain.

Sous-berne. s. f. *Freshes*. Si des crues d'eau considérables grossissent une rivière, de manière que le flux de la mer ne fasse sur elle que des effets peu sensibles, et que le courant contraire qui descend des terres, soit supérieur à celui de la marée montante, ou dans sa force ou dans son volume ou dans sa grandeur, alors on dit qu'il y a une sous-berne. — Si un bâtiment qui flotte dans ce mélange des eaux de la mer et de celles de la rivière, se trouve entraîné par les dernières sur une direction contraire à celle que suivent les premières à la surface

Digitized by Google

et sur une trop petite profondeur ; alors on dit que ce bâtiment est drossé par la sous-berne.

Sous-frêter. v. a. C'est sous-louer, *to under freight.* (Voyez Frêter.)

Sous-sombrer. v. n. Voyez Sombrer qui exprime le renversement d'un vaisseau sens dessus-dessous.

Soute. s. f. *Store room.* Retranchement ou compartiment fait dans l'intérieur d'un vaisseau au-dessous de ses ponts. Il y a dans la cale et sur le faux-pont, des soutes ou des compartimens toujours obscurs, qui servent ou à loger des personnes, ou à contenir des effets quelconques. Dans la fig. (15, P.) qui présente le plan géométral de la cale d'un grand vaisseau de guerre, on voit en *a* une soute à charbon qui est placée près de l'étrave, et à l'autre extrémité *R* la soute aux poudres, *powder room, magazine.* Les noms de ces soutes indiquent leur destination. — Sur le faux-pont représenté (fig. 14.) il y a à l'arrière, au-dessus de la soute aux poudres et de chaque côté de *z*, des soutes à pain, *bread room*, où est entassé le biscuit d'approvisionnement. Il y a en *u* une soute de rechange, *gunner's store room*, où les maîtres canonniers déposent beaucoup d'objets relatifs au service de l'artillerie du vaisseau. Elle est la suite d'une soute à pain nommée soute tournante. Ensuite on voit en *s r k i h c b d g*, etc. d'autres soutes, qui renferment tous les objets confiés aux soins ou du chirurgien, ou du voilier, ou du charpentier, ou du calfat, ou du maître d'équipage, *boatswain's store room*, ou du pilote ; et parmi elles il y en a où sont déposés des approvisionnemens secs, en légumes, morue, fromage, etc. pour la nourriture de l'équipage et de l'état-major. — Il y a quelquefois une soute étroite mais qui s'étend sur toute la largeur du bâtiment, et qui est adjacente à la fosse aux cables : on la nomme la soute aux voiles, parce qu'on y range les voiles de rechange, *sail room.* — D'autres soutes enfin destinées pour renfermer ou des grains, ou les hardes des morts, etc. sont nommées soute à pain, soutes des morts, etc.

Soutenance. s. f. Dans les corderies des ports, on donne ce nom à une planche épaisse et large qu'on plante verticalement dans le sol de l'attelier, au-dessus duquel elle s'élève de trois à quatre pieds pour servir à espader du chanvre. Elle est échancrée circulairement sur son bord supérieur, afin que l'ouvrier puisse loger dans cette cavité, chaque poignée de chanvre qu'il est occupé à espader, et c'est sur une des faces latérales que le chanvre est battu ou espadé pour être dégagé des chenevottes dont il peut être mêlé.

Soutenir. v. a. Un vaisseau soutient une chasse, lorsque, fuyant devant un bâtiment ennemi qui le poursuit, il ne cesse de le combattre, et ne lui laisse prendre aucun avantage, ou dans sa marche, ou dans sa position relative. — Il soutient au vent, s'il continue de se maintenir également au vent et sans dérive. — Il soutient contre la marée ou contre un courant, lorsque leur effort, pour l'entraîner

Digitized by Google

sur leur direction, est contrarié et détruit par celui des puissances qui le pressent dans un sens opposé : on dit alors qu'il se soutient contre ces courans ; comme aussi il se soutient contre le vent, si ces courans combattent avec égalité l'effet d'un vent contraire, *to bear up against a scant wind or current.*

Sprick. s. m. (Voyez Belandre).

Stabilité. s. f. *Stability.* Résistance qu'un vaisseau oppose, en raison de sa forme, et du lieu de son centre de gravité et de grandeur, aux puissances qui tendent à l'incliner latéralement. C'est une qualité d'autant plus essentielle à tout bâtiment de mer, qu'elle contribue beaucoup à la sûreté de la navigation, soit directement, soit indirectement, et qu'elle assure, toutes choses égales d'ailleurs, la célérité des expéditions maritimes, en permettant, lorsqu'elle est dans un degré supérieur, de déployer beaucoup de voiles, sans craindre le renversement latéral du bâtiment qui les porte. — Les vaisseaux où cette résistance est très-grande, sont dits avoir beaucoup de stabilité, *stiff ships*; et ceux où elle est trop foible, manquent de stabilité, *too crank ships.*

Starie. s. f. Temps convenu pour le déchargement d'un bâtiment marchand, ou c'est le nombre des jours qu'on doit employer à cette opération, et qui sont accordés conventionnellement pour l'exécuter. — Ces jours convenus sont nommés aussi jours de planches, et on distingue par le nom de surestarie, *demurrage*, le nombre des jours qu'il faut de plus, pour achever le déchargement entier. Ces jours sont regardés et payés comme un retard apporté à la navigation de ce bâtiment ainsi retenu.

Station. s. f. Des vaisseaux qui sont chargés de veiller, dans un parage déterminé, soit à la sûreté du commerce et à sa défense, soit à l'honneur du pavillon national, sont dits être en station dans un tel parage. Ils croisent cet espace, en tous sens, et continuellement, et ils exécutent en même temps qu'ils font exécuter les ordres qu'ils ont reçus suivant le plan de leur mission. — Des vaisseaux qui ont une telle destination, aux Isles-du-Vent, sont en station dans ces îles, ils y font une telle station, et cette station est celle qui leur est assignée.

Stop. (Voy. Lok.) Cet impératif, tiré de la langue angloise, est prononcé à haute-voix, par le pilote d'un vaisseau lorsqu'il veut annoncer la fin de la demi-minute, pendant laquelle on étend un cordage sur l'espace que parcourt le bâtiment, pour mesurer sa vitesse progressive par la longueur de ce même cordage. Comme dans cette expérience, on lâche la ligne de lok à mesure que le vaisseau s'éloigne de ce terme de comparaison, et qu'on compte la longueur du chemin fait pendant une demi-minute, d'un point déterminé de cette corde, on signale le moment, où cette corde ne doit plus être lâchée davantage, et où la fin de la longueur de ce chemin doit être marquée, par l'exclamation Stop ? Ce moment est la fin d'une demi-minute ou de l'écoulement du sable que mesure cet intervalle de temps.

Digitized by Google

Strambeau. s. m. Grosse espingolle ou arme à feu, qu'on établit sur un chandelier de fer, pour en faire usage à bord d'un vaisseau.

Subrécargue. s. m. *Supercargo.* Administrateur ou régisseur de la cargaison d'un bâtiment de commerce. C'est une personne embarquée sur ce bâtiment pour veiller aux marchandises qui y sont déposées, et pour faire toutes les opérations relatives à leur vente ou à l'achat de celles qui doivent être rapportées en retour. Les bâtimens appartenant à de grandes compagnies, sont toujours expédiés sous la direction de pareils agens.

Sud. s. m. On donne ce nom au pôle austral de la terre, et c'est aussi celui du point d'intersection de l'horizon avec le plan du méridien du lieu, *south;* tandis que le point diamétralement opposé sur ce même horizon est le nord. — Un vaisseau qui court directement vers ce premier point ou vers le point sud de son horizon, est dit courir au sud, porter au sud, et faire le sud, *to sail southward.* S'il est moins éloigné de ce point-là que tout autre objet auquel il se compare, alors il est dans le sud de ce même objet. — Si le vent paroît souffler de ce même point, on le nomme vent de sud, *southerly wind.* — Lorsqu'après une certaine route un vaisseau est réellement moins ou plus près du pôle sud que les navigateurs qui le conduisent n'ont su l'apprécier, alors il se fait plus ou moins sud qu'il ne l'est réellement. — Le point sud est d'ailleurs indiqué par la direction d'une aiguille aimantée ou par les boussoles embarquées sur les vaisseaux; mais on le distingue du vrai sud du monde, par le nom de sud du compas. — Le rayon qui sur une rose de boussole est dirigé du centre à ce point sud, est un air de vent nommé le sud.

Suif. s. m. *Coat of tallow, soap, sulphur, etc.* Enduit décrit sous le nom de Courai, et qu'on étend sur la surface de la partie submergée d'un vaisseau. — Donner un suif à un bâtiment, c'est enduire extérieurement sa carène d'un mélange chaud de brai, de souffre, et de suif.

Super. v. a. Aspirer. Si dans un vaisseau on fait jouer le piston d'une pompe, lorsqu'il n'y a plus d'eau dans la cale, autour de son pied qui est appliqué près des bordages extérieurs, ces aspirations répétées font que l'étoupe qui remplit les joints ou les coutures de ces bordages correspondans, est chassée en dedans par la pression extérieure et de l'eau et de l'atmosphère. La pompe qui produit cet effet dangéreux, est dite super l'étoupe des coutures. — On dit quelquefois d'un cordage, qu'il est supé, lorsque passé dans la caisse d'une poulie, il se trouve engagé entre le rouet et la paroi de la mortaise.

Sur. Préposition. Un vaisseau qui est plus incliné qu'il ne doit l'être ou vers un côté, ou vers l'autre, ou vers l'avant, ou vers l'arrière, est dit être sur tribord ou babord, sur l'avant ou sur l'arrière, sur le nez ou sur cul. — Il est sur les roches, lorsqu'il est échoué ou en danger sur ces écueils. — Il est sur la côte ou à la côte, lorsqu'il s'est jeté ou lorsqu'il a été jeté sur le rivage de la mer. — Il est sur les

Digitized by Google

ailes d'une armée, *in the wings*, lorsqu'il est placé à côté de cette armée. — Ses voiles sont sur fils carets, lorsque pliées sur leurs vergues, elles ne sont retenues que par de légers fils carets qui peuvent être coupés dans un instant et permettre de déployer ces voiles avec toute la promptitude possible. Elles sont sur le mât, lorsque le vent frappant sur leur face antérieure, les applique contre le mât qui les porte, *to lay all flat aback*; (Voyez Coiffer.) — Un vaisseau est sur le côté, lorsqu'il est incliné latéralement et maintenu dans cette situation forcée, ou par le vent régnant, ou par des puissances employées pour produire un tel effet. — Il s'élève sur la lame, lorsque sa proue s'élève réellement avec la lame qui l'aborde en prenant de la hauteur et de l'étendue, et lorsque par ce mouvement simultané d'ascension, elle n'est pas inondée par les eaux de la mer agitée qui l'entoure. — Une ancre est sur le fond, lorsqu'elle est tombée au fond de l'eau, et que sa patte a mordu le sol de manière a retenir sûrement le vaisseau auquel elle appartient. — La sonde est sur le fond, lorsque jetée à la mer pour servir à mesurer la profondeur de l'eau, elle est parvenue jusqu'au fond de la mer. — Un objet qui est placé à bord d'un vaisseau sur les planchers qui recouvrent l'intérieur, et qu'on nomme pont, gaillard, dunette, est dit être sur tel pont, ou sur tel gaillard, ou sur la dunette.

Surbau. s. m. Nom donné aux bords du cadre d'une écoutille dans un vaisseau ou aux morceaux de bois qui forment les côtés de ce cadre, et qui sont cloués sur les baux par lesquels les ouvertures de ces écoutilles sont terminées. On voit en *f*, (fig. 12, P.) les deux bords d'une écoutille et une partie des pièces qui, appliquées sur les baux limitrophes, forment les côtés du cadre sous le nom de surbaux.

Surestarie. s. f. Voyez l'article Starie, où ce mot est défini.

Surjaler. v. a. Si, par une cause quelconque, un cable attaché à une ancre mouillée, ne s'étend pas directement de l'arganeau à l'écubier du vaisseau qu'elle sert à retenir dans une place désignée, et que dans son cours il fasse un tour sur une des extrémités *b* ou *a* de son jas *ab*, ce vaisseau a surjalé son ancre, (fig. 70, M.). Dans cet état des choses, les mouvemens du vaisseau qui tendent à roidir le cable, tendent aussi à produire le soulèvement de l'extrémité du jas, et par conséquent le renversement de l'ancre, lorsque sa patte *u* ou *i* a mordu le fond de la mer. Une ancre surjalée, *foul anchor*, *the anchor is foul*, ne peut plus servir à retenir le vaisseau arrêté, dans la place qui lui a été assignée. Cette position du cable a lieu quelquefois lorsqu'un vaisseau laisse tomber son ancre au moment où il conserve encore une grande vîtesse acquise, qui le porte au-delà du lieu où l'ancre doit tomber; quelquefois aussi cela arrive parce que le vaisseau est forcé par le vent de changer de situation relativement à son ancre mouillée.

Surlier. v. a. *To make a lashing.* C'est envelopper des tours multipliés d'un petit cordage, le bout d'un gros cordage, afin que

Digitized by Google

celui-ci ne puisse se détordre, ou se décommettre, et que ses torons soient contenus dans leur position respective. On surlie des manœuvres courantes et dormantes, ainsi que des garcettes, etc.

Surliure. s. f. Liure faite sur le bout d'un cordage pour empêcher la séparation de ses torons et des fils qui le composent. (Voyez Surlier).

Surventer. v. n. *To overblow.* Venter outre mesure. — Il survente lorsque le vent régnant prend un très-grand accroissement de force et de vîtesse.

Suspente. s. f. On donne ce nom à un fort cordage qui soutient le poids d'une vergue par son milieu, lorsqu'elle est élevée à la hauteur où elle doit être placée. Ce cordage embrasse le ton du mât qui doit porter cette vergue, et il passe dans une cosse ou un anneau de fer, qu'on fixe sur le milieu de cette vergue entre les poulies de drisses. — Cette forme de suspension n'est adoptée que pour les basses vergues d'un vaisseau, et quelquefois leurs suspentes sont des chaînes de fer, surtout pendant un combat. — Tout cordage par lequel est suspendu un palan, ou un fardeau quelconque, reçoit le nom de suspente.

T.

Table. s. f. A bord d'un vaisseau, la table de lok, *log board*, est un tableau à plusieurs colonnes, sur lequel on marque à la fin de chaque quart, ou d'un intervalle de temps déterminé, et le vent qui a régné, et le chemin qui a été fait par le bâtiment, et l'air de vent qu'il a suivi, et sa dérive, et ses lans, et la variation de l'aiguille, et l'état de la mer, et toutes les remarques essentielles qui peuvent avoir été faites pendant le cours de la navigation.

Tableau. s. m. On donne quelquefois ce nom, à la face arrière de la poupe d'un vaisseau, à cette partie (fig. 42, C.) qui, au-dessus de la voûte d'arcasse, est ornée de galerie, de sculpture, et de peinture; c'est pourquoi les montans de poupe sont alors nommés montans de tableau. On les distingue en *q*, 1, 2, *n*. (fig. 2, P.).

Tablette. s. f. Dans les chantiers des ports, les charpentiers nomment tablettes d'équerrages, *rising staff*, une petite planche sur laquelle ils tracent les équerrages des pièces qu'ils doivent travailler, après les avoir relevés sur les plans détaillés d'un vaisseau à construire. (Voyez Équerrage).

Tablier. s. m. *Tabling in the bunt of the top sail.* Assemblage de toile dont on recouvre la partie moyenne et inférieure *f h i* d'un

Digitized by Google

hunier tel que *acdb* (fig. 59 M.), et d'un perroquet de fougue (fig. 79.). Appliqué en dedans de ces voiles, ce tablier sert à les fortifier, à les conserver, et surtout à les mettre à l'abri du frottement que sans lui elles éprouveroient directement sur les bords des hunes correspondantes (fig. 1, A.).

Tactique. s. f. La tactique navale, *naval exercise*, est l'art de disposer plusieurs vaisseaux d'une armée, et une armée entière, dans un ordre qui soit convenable aux circonstances, et d'en combiner les forces et les mouvemens pour le succès d'une attaque ou d'une défense générale ou partielle. Il embrasse ainsi toutes les évolutions qui peuvent devenir nécessaires pour combattre avec avantage, ou éviter avec prudence une armée ennemie. Il contient les règles qui servent de base pour la formation d'une ligne de bataille ainsi que pour celle de tous les ordres de marche ou de combat, pour les changemens de ces ordres, et pour les mouvemens particuliers relatifs au combat, comme ceux de disputer le vent à un ennemi, d'arriver sur lui, de le forcer à se battre au vent ou sous le vent, de le doubler, de le traverser et de s'opposer à de pareilles entreprises de sa part. Comme une armée ne peut se trouver que dans quatre états différens, c'est-à-dire, de marche, de combat, de chasse ou de fuite; ses mouvemens n'ont pour objet que de se former dans un de ces ordres, et de passer de celui-ci à celui des trois autres qu'elle est obligée de prendre. Celui de combat est le plus important, et tous les autres lui sont subordonnés; il consiste dans l'arrangement de tous les vaisseaux d'une armée à la suite les uns des autres sur une ligne du plus près du vent; et la tactique navale doit surtout présenter les règles à suivre pour passer promptement des trois autres ordres à celui de bataille. Les fig. (1 et 2, E.) donnent une idée des deux lignes de combat au plus près du vent. — L'ordre de marche qui est celui d'une armée lorsqu'elle est hors de la vue de l'ennemi, n'est pas toujours le même, et on voit ses diverses dispositions dans les fig. (5, 6, 3, 4, 7, 9, 10 et 11, E.). L'ordre de chasse est représenté (fig. 8.) et l'ordre de retraite a la même forme dans un sens opposé, c'est-à-dire, que les vaisseaux suivent des directions contraires en conservant les mêmes arrangemens. — Quant au changement réciproque de ces ordres, il suffira pour les faire connoître d'indiquer des figures qui peuvent en donner une idée. — Une armée est-elle rangée dans un ordre naturel sur la ligne de bataille, et cet ordre doit-il être renversé? L'évolution est indiquée (fig. 24.). — Une armée rangée sur une ligne du plus près (fig. 1.) doit-elle passer à la seconde ligne du plus près (fig. 2.)? Les fig. (22 et 23) retracent la marche des vaisseaux. — L'ordre de bataille doit-il être changé en ordre de chasse? L'évolution est représentée (fig. 25), et on voit (fig. 26.) le retour de ce dernier ordre au premier. La fig. 27, présente les mouvemens d'une armée qui passe de la ligne de bataille à l'angle de retraite; et la fig. 28, le rétablissement du pre-

Digitized by Google

mier ordre. — La fig. 29, est l'image des mouvemens d'une armée qui passe de l'ordre de bataille à un ordre de marche. — La fig. 30 représente une armée, courant en échiquier. — La fig. 32, est le passage d'une armée, de l'ordre de bataille à l'ordre de front; et la fig. 33, son retour à l'ordre de bataille; les fig. (36, 41.) sont le passage de la ligne de bataille à un ordre de marche sur trois colonnes, et les fig. (35, 37, 38.) le rétablissement du premier ordre. — La fig. 39, représente le passage de l'ordre de chasse à celui de marche; la fig. 42, celui du même ordre à l'ordre de front; la fig. 40, le passage de l'ordre de retraite à celui de front; les fig. (51, 45.) sont le passage de l'ordre de front à celui de marche sur trois colonnes; et les fig. (47, 57, 46, 50.) indiquent diverses manières de revenir au premier ordre, etc. Si une armée est considérée maintenant vis-à-vis d'une autre ennemie, on voit comment l'une arrive sur l'autre dans la fig, 16; comment elle la double par la queue (fig. 17 et 20.) ou par la tête fig. (19.); et enfin, comme elle la traverse (fig 18 et 21.) — Tels sont les mouvemens, ou les évolutions qui sont ordinairement exécutés par des vaisseaux réunis en corps d'armée, et qui sont en présence ou hors de la vue de l'ennemi; et c'est l'art de les diriger, et de les combiner, qui est nommé tactique navale.

Tache. s. f. Un calfat donne le nom de taches, à certaines interruptions accidentelles qui se trouvent dans l'enduit ou le courai dont on recouvre la carène d'un vaisseau.

Taille-mer. s. m. *Cut water*. Pièce de bois *edc* (fig. 1, P.) qui est appliquée extérieurement sur le taquet de gorgère *d i*, et qui sous la forme d'une console dont le contour extérieur est régulier et gracieux, sert de base à l'éperon d'un vaisseau. Ce nom vient de ce que cette pièce saillante placée près de la flottaison et en avant du corps du vaisseau, semble frayer à toute la masse un passage facile au milieu du fluide. Quelquefois on donne ce nom au taquet de gorgère, ou à l'assemblage de cette pièce avec *l c d e*.

Tailler. v. n. Un vaisseau qui s'avance dans l'espace avec vitesse, est dit tailler de l'avant, parce qu'il parcourt beaucoup de chemin en peu de temps. — Comme on suppose qu'une figure rétrécie, dans les contours de la proue d'un vaisseau, contribue beaucoup à diminuer la résistance que l'eau oppose à son mouvement, on dit d'un vaisseau, qui a une carène très-pincée, qu'il est bien taillé pour la marche, *built sharp or so as to sail fast*. On dit aussi qu'il est bien taillé, lorsque ses façons sont très-élevées. (Voyez Façons). — Tailler des voiles, c'est les couper sur leur contour et leur donner la forme qu'elles doivent avoir. Des voiles bien taillées sont celles qui déployées se présentent également dans tous leurs points à l'impulsion du vent, et qui sous ce choc prennent dans toute leur surface une tension uniforme et régulière, en même temps qu'elles affectent une foible courbure qui les éloigne peu de la forme plane.

Digitized by Google

TAILLE-VENT. s. m. Nom d'une voile à bourcet, qu'on déploie dans un chasse-marrée, lorsque les mauvais temps ne permettent pas de mettre sa grande voile ordinaire. Celle-ci est plus étendue que le taille-vent.

TALON. s m. L'extrémité arrière *m* (fig. 39, C.) de la quille *bm* est nommée le talon de la quille, *heel*; celle de l'avant, ou la partie saillante *d* du ringeot (fig. 22, C.) est nommée quelquefois le talon du ringeot, *gripe*; et lorsqu'un vaisseau, à la voile, vient à frapper par l'extrémité *m* le fond de la mer, on dit qu'il a donné un coup de talon, *to touch the ground.* — Dans une varangue et dans un fourcat le talon est la partie moyenne *nq*, (fig. 89, C.) qui est entaillée pour être réunie étroitement à la quille du vaisseau dont ces pièces font partie; et souvent on donne ce nom à une pièce de rapport qu'on assemble avec la pièce principale qui forme la varangue entière.

TALONNER. v. a. *To strand.* Frapper du talon le fond de la mer. Les bâtimens qui, en suivant une route quelconque, touchent le fond que l'eau recouvre, par le bout arrière de leur quille, sont dits talonner. Si ce choc n'est considéré que relativement au talon de la quille, c'est parce que ce point d'un vaisseau étant toujours plongé plus profondément que tout autre au-dessous du niveau de l'eau, est aussi le plus exposé à rencontrer les sommets des hauts fonds ou des écueils. Souvent un bâtiment talonne sans être arrêté dans sa course, et sans échouer; et si la mer est agitée, ce choc se répète lorsque les lames après s'être élevées, s'affaissent sous le bâtiment à une grande profondeur

TALONNIER. s. m. Pièce de bois, qui est appliquée sous le milieu d'une varangue *a c d o* (fig. 89, C.), et qui est assemblé solidement avec elle, pour former le talon de cette varangue, lorsqu'une première pièce ne peut suffire par ses dimensions pour fournir seule et la partie *a o u c d e* et la partie saillante *o n q u*, qui est le talon indiqué.

TALONNIÈRE. s. f. La partie inférieure et extrême *d* d'un gouvernail *e u b d c a* (fig. 35, G.) est ordinairement coupée obliquement à plusieurs pans et sur ses côtés, et sur son épaisseur près du talon de la quille, et dans cet état cette partie reçoit le nom de talonnière du gouvernail. On n'abbat ainsi un onglet solide de la partie *d* du gouvernail, que parce que la quille du vaisseau est toujours prolongée au-delà de l'étambot, afin que le tenon de celui-ci soit plus solidement établi ou lié avec la quille; en *b* (fig. 73, C.).

TAMBOUR. (Voyez Bat.) s. m. *Wash boards under the cheeks of the cut water.* On donne le nom de tambour du fanal des soutes à poudre, à l'archi-pompe qui est placée au-dessous du mât d'artimon en *P* (fig. 15, P.), et qui est destinée non-seulement à former une enceinte à deux pompes qu'on y établit, mais aussi à renfermer un fanal par lequel on peut éclairer sans danger, la soute aux poudres *R*, à travers un vitrage de l'archi-pompe.

Digitized by Google

Tamisaille. s. f. *Sweep of the tiller.* Pièce de bois conformée en arc de cercle, dans le sens de sa longueur; et le rayon de cet arc est à-peu-près la longueur de la barre *ef* du gouvernail (fig. 35, G.). Dans un vaisseau où une roue est employée pour gouverner, la tamisaille dont on voit une portion en *BR* (fig. 84, C.) est placée à la hauteur de la tête du gouvernail, pour servir d'appui à l'extrémité *dB* de sa barre, lorsqu'elle est portée soit à droite, soit à gauche du plan diamétral du bâtiment. Elle est chevillée sous les baux du second pont, et elle s'étend horizontalement de la muraille de tribord à celle de babord. La face qu'elle présente au crapaud *ai*, qui est cloué sur le bout de la barre, et par lequel celle-ci s'appuie sur la tamisaille, est un plan incliné à l'horizon dont la pente *cd* (fig. 88.) est dirigée vers l'arrière. Ensuite sur sa face antérieure ou sur la convexité de cette pièce courbe, il y a une cannelure profonde *ab* (fig. 88.) qui est pratiquée pour servir à maintenir les cordages nommés drosses par le moyen desquels la barre du gouvernail est portée de l'un à l'autre côté du vaisseau. La tamisaille est, à cause de sa forme, nommée croissant, par quelques marins.

Tampon. s. m. On donne ce nom à des morceaux de bois avec lesquels on remplit des trous qui ouvrent un passage à l'eau de la mer dans l'intérieur d'un bâtiment, *shot plugs*, et on les désigne généralement sous celui de tampon pour faux trous et pissotière. — Les tampons ou tapons d'écubiers, *hause plugs*, sont de longs cônes tronqués en bois, qui sont employés pour fermer au besoin les ouvertures *d* (fig. 38, C.) des écubiers d'un vaisseau.

Tangage. s. m. *Pitching.* Oscillation d'un vaisseau autour d'un axe horizontal qu'on imagineroit passer par son centre de gravité, et perpendiculairement à sa longueur. Dans ce mouvement, la flottaison du vaisseau *a b d i* (fig. 34, G.) est alternativement *oci* et *acc*. De tels balancemens sont produits en mer, et par des lames qui enveloppent l'avant ou l'arrière d'un bâtiment jusqu'à des hauteurs qui varient dans tous les instans de leur choc, et par les mouvemens particuliers d'ascension et d'affaissement de ces mêmes lames, sous les extrémités des bâtimens. La dissimilitude de la proue et de la poupe, aux environs de la flottaison, dans les vaisseaux anciens et modernes, rend très-durs et très-irréguliers, leurs mouvemens de tangage, et c'est ainsi qu'ils accélèrent rapidement la destruction de ces masses dispendieuses et importantes, en altérant la force des liaisons de toutes les parties qui les composent. Lorsque ces oscillations s'exécutent avec vitesse, on dit que les tangages sont vifs, et ils sont doux, lorsque les extrémités d'un bâtiment ne prennent qu'un mouvement modéré de rotation. (Voyez l'Art de la Marine).

Tangon. s. m. *Fore sail boom.* Bout dehors particulier qui sert à déployer le côté inférieur de la bonnette basse de la voile de misaine; c'est à cet effet qu'il repose, parallèlement à la largeur d'un vaisseau

Digitized by Google

sur son gaillard d'avant où il est solidement arrêté. Sans avoir la forme de l'arc-boutant ferré qui est employé à étendre la bordure des grandes bonnettes basses, l'usage en est semblable, et il reçoit un contour tel que celui de la vergue de petit hunier, qu'il remplace au besoin.

TANGUER. v. n. Faire des oscillations nommées tangages, *to pitch.* (Voyez Tangage.) — Un bâtiment tangue beaucoup, lorsque ses oscillations sont aisées à produire, lorsqu'elles sont multipliées dans des mers peu élevées, et lorsqu'elles ont beaucoup d'étendue ou d'amplitude. — Les bâtimens, sous voiles, tanguent autrement qu'ils ne le font, lorsqu'ils sont à l'ancre, *to heave and set or to ride hard.* La forme de la carène, et l'ordre établi dans la distribution des poids de la charge, influent particulièrement sur les caractères des mouvemens de tangage, dans tous les états où un bâtiment peut être placé.

TAPE. s. f. Des bouchons de liége employés à fermer la bouche des canons, sont des tapes de canons, *tampions.*—On donne aussi le nom de tapes aux cônes tronqués, en bois, avec lesquels on bouche les écubiers, et qui sont souvent nommés tampons d'écubiers. Entre ces tapes il y en a qui sont nommées cannelées, et qui reçoivent cette forme pour être placées dans les dernières ouvertures au-dessus des cables qui tiennent aux ancres, pour empêcher l'eau de la mer d'entrer par ces trous dans l'intérieur d'un bâtiment.

TAPE-CUL. s. m. *Ring tail or driver.* Voile, qui a la forme d'un trapeze, et qu'on déploye dans un vaisseau pendant un beau-temps. Elle est portée par le mât de pavillon et étendue à l'aide d'un bout-dehors qu'on prolonge à l'arrière, au-delà du couronnement du bâtiment. — On donne aussi ce nom à une bonette, *driver*, qu'on établit, lorsque le vent est foible et largue, au bout supérieur de la vergue d'artimon, et dont le bord inférieur est étendu par un bout-dehors qui passe au-delà des bouteilles. — Les calfats nomment tape-cul une large sangle dont ils s'entourent le corps et par laquelle ils se font suspendre hors d'un vaisseau, lorsqu'ils cherchent à découvrir et à fermer sur ses contours extérieurs, les trous, par lesquels l'eau environnante s'introduit dans le bâtiment.

TAPER. v. a. *To lay the tampions on the guns.* Lorsqu'on bouche les canons d'un vaisseau avec des tapes, c'est taper les canons.

TAPION. s. m. On donne ce nom à certains espaces de la mer, où l'eau paroît moins agitée que dans toute autre partie de l'horizon. Ces remarques sont communes dans des temps de calme.

TAPON. s. m. Un tapon de gournable, est une cheville en bois, qui a la forme d'une pyramide quadrangulaire, et qu'on introduit dans la tête d'une gournable. Lorsqu'elle est placée dans le trou qu'elle doit occuper, on cherche à la maintenir plus sûrement dans cette place en lui faisant presser les contours de cette tête contre les parois du trou où elle est reçue.

Digitized by Google

TAQUET. s. m. On donne ce nom à des morceaux de bois ou de fer de diverses formes, et qu'on fixe en plusieurs points d'un vaisseau pour servir d'appui, ou à des cordages qu'on y attache, ou à des pièces de bois dont il faut fortifier soit l'établissement, soit l'assemblage. Le nombre de ces taquets est considérable, et je vais en faire l'énumération en indiquant leurs usages. — Des taquets à cornes ou à branches, *common belayingcleats*, sont représentés (fig. 69, M.). Fixés par leur milieu en un point convenable d'un bâtiment, les deux oreilles qu'ils présentent servent à retenir des cordages tendus qui les embrassent par plusieurs tours et retours. Les taquets de haubans (fig. 29 et 30.) ont même forme et même usage, et leur nom particulier vient de ce qu'ils sont attachés sur des haubans d'un bas-mât, à peu de hauteur au-dessus des gaillards, pour l'amarrage de manœuvres courantes. — Des taquets de bout ont aussi la forme des précédens, avec des dimensions plus considérables, et ils sont cloués sur le gaillard d'avant, comme en *r* (fig. 3, P.) près de la queue des bossoirs pour servir à retenir la bosse de bout qu'on y amarre. — Des taquets à gueule, *snatch cleats*, ou à dent, semblent dans leur forme n'être que la moitié des précédens, parce qu'ils n'ont qu'une seule corne; on les fixe dans une position telle qu'ils soient propres à retenir des cordages qui, par leur tension, tirent de bas en haut. — Les fig. (41, M. et 49, C.) donnent une idée des taquets de lançage ou de tournage, *level*, qui sont aussi nommés taquets à cœur. Ils sont composés d'un traversin *ab* et de deux pièces telles que *sn*. Cet assemblage est appliqué contre la paroi intérieure de la muraille d'un bâtiment, en faisant appuyer le traversin horizontal par son épaisseur et les jambages par leur pied *n* sur cette muraille, afin que les oreilles telles que *s* en soient éloignées de la demi-longueur du traversin *ab*, et servent à l'amarrage de certaines manœuvres d'un vaisseau — Des anses en fer ou en bois, *hanging clamps*, qui sont clouées dans certains lieux par les oreilles qui les terminent, reçoivent aussi le nom de taquets, et on s'en sert pour faire passer dans leur ouverture semi-annulaire des cordages qui y sont amarrés ou attachés. L'usage en est très-commun dans la bâtisse des vaisseaux. — Des taquets d'échelle, *steps for ladders*, sont des marches peu saillantes, faites d'un seul morceau de bois, et clouées extérieurement sur la muraille d'un vaisseau (fig. 1, A) pour former autant d'échelons par lesquels on monte à bord d'un vaisseau vis-à-vis de son grand mât. — Des taquets de mât, *cleats of the lower mast*, sont des morceaux de bois échancrés qu'on applique sur les côtés du mât de misaine, comme on le voit (fig. 4, M.) à la hauteur des colliers d'étai, pour servir de support par leur échancrure à ces mêmes colliers, et pour les éloigner du contour de ce mât. Ce nom est même donné à des taquets à corne qu'on cloue sur le fût des bas mâts d'un vaisseau pour servir à l'attache ou à l'amarrage de certaines manœuvres. — Dans un cabestan (fig. 29, C.) il y a des pièces qui en font partie et qui ressemblent à *s r n u t* repré-

Digitized by Google

sentées séparément, dont le nom est taquets de cabestan, *whelps*. Ces taquets appliqués par leur épaisseur sur la mêche du cabestan *b c o e* ou sur la pièce centrale de cette machine, et multipliés sur son contour, forment ensemble ce qu'on nomme la cloche du cabestan. Les intervalles qui les séparent forment autant de cannelures propres à recevoir les pommes d'une tournevire, lorsqu'elle est roidie à l'aide du cabestan, et propres à l'empêcher de glisser sur la cloche. — Les violons du mât de beaupré, *B's of the bow sprit*, sont aussi nommés les taquets de ce mât (Voyez Violons). — Des taquets de bout de vergue ou de ris sont des excédans en bois qui s'élèvent sur les extrémités des vergues, et qu'on voit en *i* (fig. 15, A.), ainsi que dans les fig. (20 et 22.) *steaps of the yard arms*. Si on leur fait ainsi déborder le contour d'une vergue, c'est afin qu'ils servent à retenir les cordages qui, appuyés sur leur face extérieure, unissent au bout de cette vergue les coins supérieurs (fig. 78 et 79, M.) de la voile qu'elle doit porter. Comme d'ailleurs les extrémités des bandes de ris d'une voile doivent être aussi étroitement liées au même bout d'une telle vergue, lorsque des ris sont pris dans cette voile, et comme les largeurs des voiles de hunier et de perroquet de fougue croissent depuis leur envergure jusqu'à leur bordure, les vergues de ces voiles (fig. 20 et 22, M.) sont armées d'autant de taquets que les voiles ont de bandes de ris. Ainsi, entre ces taquets, ceux qui sont placés à une moindre distance du milieu de la vergue sont des taquets de pointure, et ceux qui en sont plus éloignés sont des taquets de ris. On nomme aussi taquets de vergue, des pièces de bois placées et appliquées au milieu des basses vergues, et qui sont connues sous le nom de mattegau. (Voyez ce mot, ou plutôt jumelle de brasseïage.) — Les taquets de bittes, *spurs of the bitts or standars*, sont des espèces de consoles qu'on voit séparément en *o v q* (fig. 35, C.) et dans leur place en *v* (fig. 22.). Ces taquets, au nombre de deux, sont autant d'arc-boutans placés en avant des montans *E m* et *F n* des bittes, (fig. 35.) pour les soutenir contre les efforts que les câbles des ancres mouillées transmettent à un vaisseau qu'elles servent à retenir dans un lieu déterminé.—Les côtés des carlingues des mâts ou leurs flasques sont aussi maintenus ou appuyés de la même manière par des taquets qui sont semblables, et qu'on voit en *i* (fig, 47.) ou en *P* (fig. 53.); on les nomme taquets de flasques, et leur position est présentée en *z* et *y* (fig. 54.) dans le plan géométral de la carlingue du grand mât d'un vaisseau.—On nomme taquets de hune, *knees of the top*, des consoles qui, bien inférieures aux dimensions des taquets de bittes, ont en petit une forme à peu près semblable, et qui, appliquées sur l'assemblage des planches qui composent la plate-forme *r u t m* d'une hune (fig, 23. A.) servent à la fortifier. La tête élevée de ces taquets s'appuie contre le bord de la hune, et leur queue est dirigée des divers points de ce contour au centre *x* de cette plate-forme. — Le taquet de gorgère, *gripe or knee of the head*, est une pièce de bois *e T &*. (fig. 22, C.) qui est appliquée sur

la face antérieure de l'étrave *dc* pour soutenir et la gorgère ou le taille-mer et l'assemblage des aiguilles qui est établi sur sa tête *&*. Ce taquet s'étend depuis le bout de la quille jusqu'à la hauteur à peu près de la batterie basse d'un vaisseau. — Les taquets de nage sont aussi nommés dames, et cloués sur le plat-bord d'un bateau. Ils servent à maintenir les rames sur un même point de ce plat-bord, quand les rameurs en font usage. — Des taquets à cul sont aussi des espèces de consoles, établies en arc-boutans (fig. 72, C.), pour servir d'appui, par leur tête, au pied d'un étançon, et afin de l'empêcher de glisser sur sa base. — Des taquets en grain d'orge ressemblent à des coins (fig. 72.) comme on en voit en *a* et *b*; et ceux de travers sont des parallélipipèdes rectangles qu'on place en travers sur des taquets à cul ou sur les consoles, pour servir comme ceux-ci au maintien du pied d'une accore.

Tartanne. s. f. *Tartan*. Petit bâtiment en usage sur la mer méditerranée et qu'on voit (fig. 25, V.). Il porte un mât vertical et à calcet et un beaupré; sa principale voile, très-étendue, est de forme latine ou enverguée à une antenne, et il est gréé de plusieurs focs. — Il est quelques-uns de ces bâtimens qui, plus considérables, ont aussi beaucoup plus de voilure.

Taubour. s. m. Lorsqu'un aviron tel que *A B* (fig. 74. G.) est placé comme il doit l'être sur le bord d'un bateau *C G D*, la partie *A c* qui alors est en dedans du bateau, est nommé le taubour de l'aviron ou sa partie intérieure.

Témoin. s. m. L'usage des cordiers est de laisser à l'extrémité des cordages qu'ils commettent, des bouts de torons effilés et séparés qui ont peu de longueur. Ce sont ceux qui, attachés chacun à différentes élingues, dans l'opération du commettage, n'ont pu être tortillés ensemble. Lorsque ces bouts, dans cet état, accompagnent un cordage roué (fig. 43, C.), ils garantissent que la pièce est entière ou que ce cordage a encore toute la longueur qu'on a coutume de lui donner dans les corderies, et ils sont par cette raison nommés témoins de cordage.

Temps. s. m. *Weather*. Ce mot est souvent employé par les marins comme synonyme avec Vent, parce que c'est par le vent surtout que l'état de l'air est intéressant pour les navigateurs. C'est pourquoi on dit qu'il fait gros ou petit temps, beau ou mauvais temps, pour indiquer que le vent régnant est fort ou foible, favorable ou contraire, etc. Et on dit aussi que le temps est fait, si le vent régnant ayant soufflé quelques jours avec uniformité sur une certaine direction, semble être établi de manière, et à ne devoir pas éprouver une variation prochaine dans sa direction, et à promettre une durée assez longue.

Tendelet. s. m. *Tilt or awning of a boat*. C'est une espèce de dais dont on recouvre à peu de hauteur la chambre d'un canot ou d'une chaloupe. Il ressemble au ciel d'un lit et sert à former un abri aux personnes qui sont placées dans cette chambre. Il y en a qui sont à soufflet,

Digitized by Google

pour se replier sur eux-mêmes, si les circonstances le permettent, et ajouter à la commodité de leur usage.

Tenir. v. a. Un vaisseau tient au vent, lorsqu'il court au plus près du vent et qu'il garde cette position en s'avançant dans l'espace, *to keep the wind*. On dit aussi dans le même sens qu'il tient le plus près ou au plus près. Il tient vent, dans un sens relatif, lorsqu'il se maintient constamment au vent d'un autre vaisseau, ou d'un objet quelconque. Il tient un bâtiment à N air de vent, lorsqu'il dirige sa marche de manière que ce bâtiment soit toujours par rapport à lui dans la même position relative ou sur le prolongement de l'air de vent N. — Il tient deux objets l'un par l'autre, *to keep two sea marks in one*, lorsque de ce bâtiment on apperçoit ces objets sur une même ligne. — Il tient un vaisseau dans sa marche, *to keep way with a ship*, lorsqu'il ne lui cède point en vitesse. — Il tient ses amures, lorsqu'il court avec des voiles orientées de la même manière et du même côté. — Il le tient sous son écoute, lorsqu'il est au vent à lui, et conserve toujours à son égard cette position avantageuse. — Il tient en travers, lorsqu'il présente le côté et à la lame et au vent pendant un certain temps, et qu'il résiste sans danger à leurs impulsions. — Il tient le large, lorsqu'il navigue à une certaine distance de la terre, *to hold out in the offing*, et lorsque malgré la tempête, il reste en pleine mer sans chercher à se réfugier dans une baie ou dans un havre pour se soustraire à sa violence. — Tenir la mer, *to keep the sea*, c'est ne pas cesser de naviguer, et un bâtiment qui reste trois mois dans une croisière sans aborder la terre ni aucun port, est dit avoir tenu la mer pendant cet intervalle de temps. — Un vaisseau tient sur ses ancres, ou ses ancres sont dites tenir, lorsque ni la violence du vent, ni le choc des lames ne peuvent l'éloigner de la place où ses ancres doivent le retenir. — Il tient à vue de terre, *to keep the land aboard*, lorsque sa marche est dirigée de manière que de son bord, on ne perd jamais la vue de la terre. — Il tient la ligne, *to keep in the line of battle*, lorsqu'il garde constamment la place où il doit être sur une ligne de bataille formée par l'armée navale dont il fait partie. — Tenir une voile en ralingue, *to work the windward*, c'est maintenir son plan dans la direction du vent régnant. — Tenir les bras d'une vergue, les haubans d'un mât, ses étais, etc., c'est les conserver dans l'état de tension que les circonstances rendent nécessaire. — Tenir les mâts d'un vaisseau, c'est les assujettir convenablement et assurer leur établissement ou la position constante qu'ils doivent garder. — Tenir bon sur un cordage quelconque, *to hold tight*, c'est le retenir dans l'état de tension qu'on lui a donné, sans lui en laisser perdre un seul dégré.

Tenon. s. m. Le bout du mât de beaupré (fig. 40, A.) est terminé par un tenon pour recevoir son chouquet. Il en est de même des mâts verticaux qui sont surmontés par d'autres mâts, et dont la tête est couverte aussi d'un chouquet, *tenon*. — Une ancre a des espèces d'o-

Digitized by Google

reilles placées près de l'arganeau (fig. 70. M.) et qu'on nomme tenons, *nuts*. Ces tenons sont reçus dans des mortaises pratiquées sur le milieu des deux pièces d'un jas (fig. 19.) et servent ainsi, lorsque le jas est établi comme en *ab*, à l'empêcher de glisser le long de la verge *en*. — L'étambot *ab* (fig. 73, C.) est aussi terminé par un tenon *b* qui, introduit dans l'épaisseur de la quille *bE*, devient ainsi le premier moyen de réunion entre l'étambot et la quille d'un vaisseau. Les varangues des couples extrêmes d'un vaisseau ou des foureats, ne sont pas unies à la quille ou à la contre-quille par un adent ou une entaille, mais leur talon porte un tenon qui est reçu dans une mortaise pratiquée dans la contre-quille. Un autre tenon du mât de beaupré est enfin le pied de ce mât qui est terminé sous une forme quadrangulaire *a* (fig. 22. C.) pour être reçu et maintenu entre les flasques ou les montans *a*. On voit cette ouverture que les flasques présentent au pied ou au tenon de ce mât, dans la figure (39. A.).

Tente. s. f. Tenture en toile serrée, dont on recouvre horizontalement et à peu de hauteur, ou les ponts ou les gaillards d'un vaisseau pour mettre à l'abri de la pluie et du soleil, *awning*. — Il y a des tentes, pour des canots ou des chaloupes, *awnings for the rowers of a boat*, et comme elles servent surtout à préserver les rameurs de la chaleur ou de la pluie, on les nomme tentes de nage. — Dans les vaisseaux il y a de grandes tentes, *maindeck awning*, des tentes de gaillard et des tentes de dunette, *quarter deck*, *poop awning*.

Tenue. s. m. On dit du fond de la mer, qu'il est de bonne tenue, lorsque la patte d'une ancre y étant enfoncée doit surmonter une résistance considérable, pour labourer ce sol ou le silloner, *good holding*; des dispositions contraires font nommer le fond de mauvaise tenue, parce que sa ténacité n'est pas à un degré convenable, ou parce que les pattes des ancres ne peuvent pas s'y enfoncer, comme dans les fonds de roche et de gros sable. — La tenue d'un mât, à bord d'un vaisseau, c'est son assujettissement ou son établissement fixe dans la place qu'il doit occuper. Les haubans et les étais concourent à la tenue d'un mât.

Terdingage. s. f. Voyez Pantoquière qui est le mot le plus usité pour exprimer la même chose.

Terme. s. m. *Quarter piece*. Pièce de sculpture qui forme le pourtour du tableau ou de la poupe d'un vaisseau (fig. 42, C. et 2, A.). Au nombre de deux, les termes descendent avec grâce du haut du couronnement, embrassent la poupe par ses côtés et forment une espèce de cadre à tout le tableau. On voit de côté en *n P R s* le contour d'un terme d'un vaisseau à deux ponts (fig. 1. P.), et les deux termes sont présentés en face (fig. 42. C.).

Terre-neuvier. s. m. *Banker*. Titre distinctif qu'on donne aux bâtimens et aux marins qui sont employés à la pêche de la morue sur le grand banc ou sur la côte de l'île de Terre-neuve.

Terrir. v. n. (Voyez Atterrer ou Atterrir).

Digitized by Google

Tête. s. f. Dans un cabestan, un mât, un gouvernail, une alonge, une étrave, un étambot, une accore, etc. on distingue par le nom de tête, leur extrémité supérieure, parce que leur situation est verticale ou peu oblique à l'horizon, *drum head*, *head of the mast*, *rudder's head*, *bed of the bow sprit*, etc. De même les deux bouts d'une varangue *anq* (fig. 89. C.) s'élevant au-dessus de son milieu, sont aussi nommés têtes de varangue, *floor heads*. — Le bout supérieur de certaines alonges qu'on nomme apotureau et qui correspond au gaillard d'avant, tel qu'on en voit en *e* (fig. 38. C.) porte le nom de tête d'apotureau. — Certaine forme qu'on donne aux bouts d'un cordage qui sortent d'un nœud nommé cul de porc, est aussi distinguée sous le nom de tête de mort ou tête d'alouette. (Voyez Cul de porc.) — La longueur d'un vaisseau étant mesurée depuis l'extrémité supérieure et de l'étrave *di* et de l'étambot *xg* (fig. 1. P.) est la longueur de ce vaisseau mesurée de tête en tête, *fore and aft*. — Dans une ligne de bataille, formée par une armée navale, le vaisseau qui ouvre la marche, est le vaisseau de tête, *head most ship*. Ce vaisseau est à la tête de la ligne, *a head*, et lorsqu'il prend cette place, il est dit prendre la tête. De même dans une armée qui marche sur trois colonnes (fig. 9 et 10 E), chaque colonne a un vaisseau de tête, ou un vaisseau forme la tête de chaque colonne; et lorsque ces vaissseaux sont rangés dans l'ordre naturel ou prescrit par le général, on dit que les têtes mènent les queues. — Des poulies pendues autrefois aux coins inférieurs *c* et *a* de la voile nommée civadière (fig. 66. M.) pour la maintenir tendue et pour le passage de ses écoutes, étoient nommées poulies à tête de moine, à cause de leur forme représentée (fig. 48.); elles ne sont plus d'usage. — Un vaisseau fait tête à son ancre, *to stem the wind or current*, lorsque cette ancre après être tombée sur le fond de la mer, et après y avoir engagé sa patte profondément, commence à soutenir le vaisseau par le moyen du cable qui les lie ensemble, contre les efforts des vents ou des courans qui tendent à l'entraîner sur leur direction. Cet appui que le vaisseau trouve alors dans cette ancre, lui fait présenter sa proue par laquelle son cable le retient, sur la direction de ce même cable, et dès que sa longueur est dans le prolongement du cable de l'ancre mouillée, dès qu'il reste fixe dans cette place, il est dit tenir tête à son ancre, ou faire tête, soit au vent, soit à la marée, soit au courant qui l'abordent en sens contraire.

Têtière. s. f. *Head of a sail.* — Nom distinctif de la ralingue ou du cordage qui est cousu sur le bord supérieur *ab* d'une voile, telle que celles qui sont représentées fig. (55, 59, 79, M.), et qui sert à fortifier, dans cette partie, l'assemblage des lés de toile dont cette voile est composée.

Teugue. s. f. *Poop royal.* Plancher qui, dans quelques vaisseaux, recouvre une partie postérieure de la dunette. Ce plancher partiel est

Digitized by Google

établi entre *p* et *a* (fig. 1, P.) et aujourd'hui il est presque généralement supprimé, parce que ce nouvel étage ajoute trop à la hauteur des œuvres mortes, et nuit trop sensiblement aux évolutions d'un bâtiment. Les logemens qu'on pouvoit faire sous la teugue sont aujourd'hui remplacés, lorsqu'ils deviennent nécessaires, par ceux qui sont praticables dans le carrosse qui tient la place de la teugue.

Théatre. s. m. Sur le faux pont d'un vaisseau, il est un emplacement au-dessus de la cale à l'eau, qui porte le nom de théâtre des blessés, parce que c'est là que, pendant un combat, on donne aux malheureuses victimes de la guerre, tous les soins que leur état exige, et que les circonstances peuvent permettre.

Tiers-point. adv. Une voile triangulaire est une voile en tiers-point, *triangular sail;* on nomme aussi voile au tiers et voile à bourcet, d'autres voiles quadrangulaires dont il est question à l'article Bourcet.

Tillac. s. m. *Deck*. Vieux mot qui est synonyme avec celui de pont, seul en usage aujourd'hui. (Voy. Pont.) — On a cependant encore conservé ce nom pour distinguer certains clous qu'on nomme clous de tillac, de demi-tillac, de double tillac, suivant leur forme et leur longueur. (Voy. Clous.) — Dans le commerce, on dit encore que telle marchandise est chargée sous tillac à bord d'un bâtiment, lorsqu'elle est placée sous le pont de ce bâtiment et à l'abri de la pluie et des lames.

Tille. s. m. Petit compartiment en planches qu'on forme à l'avant et à l'arrière d'un bateau, pour servir à renfermer quelques effets des gens de l'équipage, ou d'autres objets quelconques.

Timon. s. m. (Voyez Barre de gouvernail.) *Tiller*. Ce dernier mot est généralement adopté pour exprimer le lévier employé à mouvoir le gouvernail.

Timoner. v. a. *To cun the ship*. C'est faire gouverner, ou c'est commander au timonier les mouvemens qu'il doit faire faire au gouvernail. (Voyez Gouverner.).

Timonerie. s. f. *Steerage*. On donne ce nom à un certain espace du gaillard d'arrière d'un vaisseau, auprès du mât d'artimon, parce que c'est le lieu où sont placés et la roue du gouvernail, et l'habitacle qui renferme les boussoles ou les compas de route, et les hommes nommés timoniers qui sont chargés de mouvoir la barre du gouvernail.

Timonier. s. m. *Helm's man*. Homme employé dans un vaisseau à donner au gouvernail, par le moyen de sa barre ou du timon, toutes les positions qui conviennent à la sûreté et à la célérité de la navigation. Il est un art pour bien gouverner, et les timoniers d'un vaisseau sont des hommes choisis parmi les gens de l'équipage.

Tin. s. m. Billot ou morceau de bois de longueur assez arbitraire, *stolk*, et d'une valeur très-inférieure qu'on emploie pour servir de base ou de support, soit à une pièce de bois qu'un charpentier veut tra-

vailler sous une certaine forme, soit à un bâtiment qu'on se propose de construire, soit à un vaisseau en radoub dans un bassin, soit à des chaloupes ou des canots mis à terre.—Les pièces *om*, *ab* (fig. 39. C.) et les intermédiaires sont autant de tins sur lesquels on fait porter de distance en distance la quille d'un vaisseau sur le chantier. — Les bois employés à ces usages doivent être imaginés d'une foible qualité; c'est pourquoi dans les ports on reçoit et on conserve sous le nom de bois de tins, des bois qui ne peuvent avoir de destination plus utile. — Un vaisseau en construction est dit être sur ses tins. — On nomme aussi tins de chaloupe, de fortes pièces qui ont sur une de leurs faces la forme *g c a* (fig. 60, G.), c'est-à-dire, d'une varangue de grande chaloupe. Ces pièces placées verticalement et fixées sur le pont supérieur d'un vaisseau, sont faites pour recevoir dans leur concavité, et pour maintenir solidement le corps de la chaloupe, lorsque ce vaisseau l'emporte en mer pour des besoins particuliers. Cette chaloupe et les canots grands et petits qui sont placés les uns dans les autres, sont d'ailleurs retenus par des cordages nommés saisines, qui unissent si intimement cet assemblage au bâtiment qu'il ne peut recevoir que le mouvement commun à toutes les parties de ce bâtiment.

Tirant-d'eau. s. m. *Ship's gage or draught.* Le tirant d'eau d'un vaisseau flottant est le nombre de pieds, ou la mesure de la distance, de la face inférieure de sa quille à la surface de l'eau. Comme la quille, dans l'état ordinaire de flottaison d'un bâtiment quelconque, n'est pas horizontale, on distingue le tirant-d'eau de l'avant, de celui de l'arrière, qui est le plus considérable; et la moitié de la somme de ces deux tirans-d'eau forme ce qu'on nomme le tirant-d'eau moyen, ou le tirant-d'eau d'un vaisseau à son milieu. Ces tirans-d'eau des extrémités, sont indiqués dans tous les temps sur l'étrave et l'étambot par une échelle divisée en pieds et demi-pieds depuis la face inférieure de la quille jusqu'à la tête de ces pièces extrêmes, sur leurs deux faces latérales.

Tire-bord. s. m. Instrument à vis et à écrou qui est employé à ramener le bordage d'un vaisseau dans la place dont il s'est éloigné.

Tire-point. s. m. Les uns nomment tire-point, ce qui par d'autres est nommé fourure de goutière. (Voy. Fourure.)

Tirer. v. n. Un vaisseau est dit tirer n pieds d'eau, *to draw n feet of water*, lorsque, pour flotter librement, il plonge de ce nombre de pieds dans la mer, ou lorsque la hauteur de sa partie submergée, dans cet état, est du nombre de pieds indiqué. S'il plonge son arrière à une plus grande profondeur que son avant, il est dit tirer plus d'eau à l'arrière qu'à l'avant, et cette profondeur est toujours la distance de la face inférieure de la quille au niveau de l'eau, mesurée à ses extrémités. (Voyez Tirant-d'eau.) — Tirer au large, c'est, pour un vaisseau, s'éloigner de la côte ou s'avancer dans la grande mer. — Dans une corderie, tirer au premier brin, c'est peigner du chanvre de manière à obtenir des fibres du premier brin, autant qu'il est possible d'en séparer.

Digitized by Google

Tire-veille. s. f. Deux cordages attachés au sommet de la muraille d'un vaisseau, et qui pendent de chaque côté de l'échelle extérieure (fig. 1, A.), pour présenter un appui convenable aux personnes qui montent à bord ou qui en descendent, sont nommés des tire-veilles d'échelle, *entering ropes.* — Deux cordages tendus à une certaine hauteur et de chaque côté du mât de beaupré, pour former des espèces de garde-fou dans un vaisseau, sont aussi nommés tire-veille de beaupré, *man ropes of the side of the bow sprit.* — Une tire-veille de cabestan, *swifter*, est une corde qui lie ensemble les bouts des barres établies du cabestan, et qui les empêche de se séparer, dans le cas d'une rotation vive et imprévue de cette machine.

Tolet. s. m. *Thole.* Fiche de bois ou de fer qu'on introduit verticalement, et à moitié de sa longueur, dans un des points du bord supérieur d'un canot ou d'une chaloupe, comme en *c* (fig. 74, G.). La partie excédente sert à retenir l'aviron *AB*, par un anneau de corde qui embrasse le tolet et l'aviron; c'est ce tolet qui reçoit de cet aviron, lorsqu'on le fait agir, une action qu'il transmet au canot, pour lui communiquer du mouvement. — Quelquefois on plante deux tolets de chaque côté du point *c*, et qui ne sont éloignés entre eux que de l'épaisseur de l'aviron, qui est alors placé dans leur intervalle, lorsque le rameur veut s'en servir pour mouvoir le bâteau *CGDa*.

Toletière. s. f. (Voyez Porte-tolet.)

Tomber. v. n. Un vaisseau est dit tomber sur un autre, *to drive towards a ship*, lorsque le premier, par ses mouvemens, menace le second d'en être choqué, parce qu'il est entraîné sur lui, ou par un courant, ou par le vent, ou par la suite d'une mauvaise manœuvre. C'est dans le même sens qu'on dit d'un vaisseau qu'il tombe sur une terre, dans une armée, etc. — Un bâtiment tombe sous le vent d'un point quelconque, *to sail to the leeward*, lorsqu'après avoir été plus près que ce dernier de l'origine du vent régnant, il est emporté à une plus grande distance, ou sous le vent à lui. — Un mât tombe sur l'avant ou sur l'arrière d'un vaisseau, lorsqu'il est incliné vers l'avant ou vers l'arrière (fig. 19, 24, 27, 28, 30, 32, V.) — Un mât qui tombe est aussi un mât qui est abattu, ou par la tempête, ou par les suites d'un combat. — On dit même d'un vaisseau qu'il tombe sur l'avant ou sur l'arrière, selon que sa proue ou sa poupe s'enfoncent dans l'eau au-delà de la limite qui est prescrite par les constructeurs. — Tomber à la mer, c'est être entraîné dans la mer par son propre poids du haut d'un bâtiment, ou d'un rocher, etc., *to fall over board.* — Laisser tomber la grande voile, ou la misaine d'un vaisseau, c'est laisser ces voiles se déployer dans toute leur hauteur, (fig. 1, A.) par le propre poids de la toile et des ralingues dont elles sont composées, en les dégageant de tous les cordages ou rabans, qui les tenoient repliées sur leurs vergues. Cette manière de faire présenter les voiles à l'impulsion du vent régnant, est différente de celle qui est suivie pour faire servir les voiles

Digitized by Google

qui leur sont supérieures : les vergues de celles-ci sont abaissées, lorsque ces voiles sont repliées ou serrées, et elles sont exhaussées au sommet des mâts, lorsque leurs voiles doivent être déployées ; c'est pourquoi on dit de hisser le grand hunier et de laisser tomber la grande voile, lorsque ces voiles peuvent être utiles et nécessaires. — Le vent tombe, ou la mer tombe, lorsque la force de l'un ou l'agitation de l'autre éprouvent des diminutions très-sensibles, et qui paraissent devoir devenir plus grandes.

TON. s. m. Le ton d'un mât, *mast head*, est sa partie extrême et supérieure, qui s'élève au-dessus des barres ou de ses jottereaux. C'est *mnqt* (fig. 17, A) ; c'est *bz* (fig. 16). — Les haubans et les étais qui sont employés à soutenir un mât dans sa position verticale, l'embrassent et le saisissent par le ton. C'est aussi par ce bout qu'un mât inférieur est accolé et réuni à un mât supérieur *az* ; et comme la tête *b* du ton *bz*, est le point le plus bas auquel peut descendre la vergue portée par le mât de hune *az*, on dit, lorsque cette vergue est ainsi placée, qu'elle est amenée sur le ton, ou que le hunier est sur le ton, *to have the top sails upon the cap*.

TONNE. s. f, Grosse bouée, conique, ou d'autre forme quelconque, qu'on fait en bois ou en cuivre, pour servir de corps flottant, et qu'on fixe au-dessus d'une roche, ou d'un banc, ou d'un haut-fond, ou d'un écueil, pour indiquer ces lieux dangereux aux navigateurs. (Voyez Bouée).

TONNEAU. s. m. *Tun*. On distingue dans la marine, deux espèces de tonneaux qui servent de mesure à la contenance d'un bâtiment. L'une de ces mesures est en tonneaux de poids qui sont de 2000 l. et l'autre est en tonneaux de volume, qui sont de 42 pieds cubes. — Un vaisseau de N tonneaux de port est celui qui peut être chargé d'un poids de N fois 2000 liv., et le bâtiment qui est de N tonneaux d'encombrement, est celui dont la contenance intérieure ou la capacité est de N fois 42 pieds cubes.

TONNELERIE s. f. *Store houſe for casks*. Dans un arsenal de marine, l'atelier qui porte ce nom, est celui où sont fabriqués les tonneaux, les barriques, et toutes les pièces propres à contenir de l'eau, ou du vin, ou des provisions liquides quelconques à bord des vaisseaux.

TONTURE. s. f. Si on considère un vaisseau (fig. 1, P), tel qu'on en construit aujourd'hui, on remarquera une courbure assez sensible dans le sens de sa longueur, depuis sa proue jusqu'à sa poupe, et cette courbure longitudinale est nommée la tonture de ce vaisseau, *sheer*. Cette courbure est sur-tout prononcée par le cours des préceintes ou de ces larges ceintures qui embrassent extérieurement le vaisseau au-dessous des sabords de ses batteries, ainsi que par la suite des sabords d'une même batterie. Les ponts d'un vaisseau sont par conséquent plus élevés aux deux extrémités qu'au milieu, à l'égard

Digitized by Google

de la quille ; et on distingue cette courbure des ponts par le nom de tonture, *sheer of a ship's deck*. — Les mêmes ponts sont encore courbés dans le sens de leur largeur ; et *z i s* (fig. 66. C.) donne une idée de cette seconde tonture des ponts, tandis que la première est rendue très-sensible par la ligne du pont *qsd*, (fig. 6. 4.).

Tonturer. v. a. Tonturer un vaisseau, *to build a ship vith a great sheer*, c'est donner, dans le sens de sa longueur, une courbure gratieuse (fig. 1, P.), et à son bord supérieur, et à la suite des sabords d'une même batterie, et à toutes ses préceintes, de manière que ses extrémités se relèvent sensiblement au-dessus de sa partie moyenne. Cette opération n'est réglée que par le goût et par l'usage. — Un vaisseau est bien ou mal tonturé, *round sheered ship*, si la courbure longitudinale qu'on lui donne est plus ou moins agréable. — Tonturer un pont, c'est aussi disposer ce plancher, de manière que le milieu soit plus élevé que ses extrémités.

Toron. s. m. *Strand*. Long faisceau composé de fils carets, et qui a reçu un tortillement propre à le faire commettre avec des torons semblables, pour en composer un cordage. Le cordier qui veut faire un toron, étend dans toute la longueur de la corderie les fils qui doivent en faire partie ; il les réunit en faisceau, et leurs extrémités étant attachées au même bout d'une manivelle, ce faisceau est tortillé sur lui-même, et alors il reçoit le nom de toron. Ce tortillement est toujours fait dans un sens opposé à celui de la torsion des fils, afin que ces mêmes fils conservent leur souplesse et leur élasticité. On distingue des torons de différens cordages par le nombre des fils qui les composent, comme on classe les cordages par le nombre de leurs torons, *rope of N strands*.

Tors. s. m. Dégré de torsion qu'on donne à un cordage ou à un toron, lorsqu'on les fabrique, *twisting of a rope*. Lorsque cette torsion est très-grande, un cordage a beaucoup de tors ; et abaisser le dégré de torsion qu'un cordage a reçu, c'est lui oter du tors, *to untwist a rope*.

Touage. s. m. *Towing*. C'est l'action de touer un vaisseau, ou l'opération qui a le même effet pour objet. (Voyez Touer.)

Toucher. v. n. Un vaisseau qui, dans sa course et sans s'arrêter, frappe par quelques points de sa quille ou de sa carène, un écueil qu'il rencontre sur son passage, est dit toucher sur cet écueil, toucher sur le fond, *to run a ground*, sur un rocher, sur des bancs de sable, *to strike upon the sands*. — Mais si touchant ainsi un obstable, il ne peut le franchir, il reste échoué ; alors on dit quelquefois que ce vaisseau est touché. — Un bâtiment touche à une île, à une terre, à un port, etc., lorsqu'il s'arrête près de ces lieux, pour des raisons particulières qui ne sont qu'accessoires à sa destination principale, *to touch at any port*. — Toucher une aiguille, c'est l'aimanter, ou lui communiquer la vertu magnétique, en la frottant sur un aimant généreux.

Digitized by Google

Touée. s. f. *Tow line*. Cordage à l'aide duquel on tire un vaisseau flottant, pour lui faire parcourir un certain espace. Les noms de grande touée, *sheet shot*, et de petite touée, sont ceux des cables qui sont attachés aux arganeaux des grosses ancres d'un vaisseau. La grande touée est composée de trois cables ajustés bout à bout, et la seconde ne l'est que de deux seuls cables.— Les ancres auxquelles tiennent ces cables, sont aussi distinguées par les noms d'ancres de touée. —Un bâtiment peut servir à tirer un autre vaisseau à l'aide d'un cordage, et ce cordage est nommé touée, *warp*.

Touer. v. a. *To tow or to warp*. Touer un vaisseau flottant, c'est le traîner sur l'eau à l'aide de cordages. Souvent des canots armés de rameurs qui agissent avec force, tirent sur ce cordage et entraînent après eux ce bâtiment, qui alors est dit être toué ou se faire touer. Souvent aussi l'équipage, à bord de ce bâtiment, tire sur un cordage attaché à un point fixe ou à une ancre quelconque, qui ordinairement est une ancre à jet, mouillée loin de ce vaisseau et il s'avance ainsi dans l'espace, en se touant lui-même, *to haul one's self à head*.

Toupin. s. m. (Voyez Cochoir); *layng top*.

Toupras. s. m. Quelques marins donnent ce nom à un cable ou à un grelin qui sert à amarrer un bâtiment à un point d'appui fixé sur la terre; ce mot est commun aux pêcheurs de morue.

Tour. s. m. Dans une corderie, on nomme tour à bitord, *reel for spun yarn*, une espèce de dévidoir fort simple, sur lequel on roule un petit cordage, nommé bitord. — A bord d'un vaisseau, ce dévidoir est employé, et au premier usage et à la fabrication du bitord dont on a besoin. Le tour, dans ce dernier cas, est fixé horizontalement sur un point quelconque par une cheville de fer, autour de laquelle il peut tourner; ensuite des fils carets sont attachés au bout d'une des aîles qui terminent ce dévidoir, et enfin en faisant tourner sur lui-même ce dévidoir, les fils se tortillent les uns sur les autres, et forment le bitord qu'on roule après sa fabrication sur la longueur du tour.— Un tour de lok, *reel of the log*, est aussi un dévidoir sur lequel on roule la ligne de lok, pour la développer ensuite lorsque le lok est jeté à l'eau, afin de servir à mesurer la vitesse progressive d'un vaisseau. — Un cordage fait un tour mort sur un autre, *clove hitch*, lorsqu'il embrasse par un seul tour sa circonférence entière, sans lui être uni autrement. — Un tour d'anguille est une suite de circonvolutions spirales qu'on fait faire à un cordage sur celui auquel on veut l'unir, de manière qu'aucun effort ne puisse lui permettre de glisser. — Le tour qu'on fait faire à un cable sur le montant d'une bitte, pour lier un vaisseau à son ancre mouillée, est nommé un tour de bittes; et on le nommé tour et choc, lorsqu'après ce premier tour, le cable repasse encore sur le montant, pour y faire un nouveau demi-tour. (Voyez Choc). — Les cables de deux ancres mouillées, et qui passent par différens écubiers d'un même vaisseau, se tortillent

Digitized by Google

quelquefois l'un sur l'autre, parce que le vaisseau, en tournant sur lui-même dans les évitages, les fait se croiser réciproquement. Ce tortillement est nommé tour des cables, *across in the hause*; et dans cet état, le vaisseau est dit avoir un ou plusieurs tours dans ses cables, *foul hause*. C'est aussi par cette raison qu'un bâtiment qui, mouillé sur deux ancres, tourne horizontalement et dans un sens qui ne peut produire un tel tortillement dans ses cables, est dit tourner ou éviter par le bon tour. — Le vent fait le tour, lorsque sa direction venant à changer, il paroît souffler successivement, mais pendant peu de temps, de tous les points de la circonférence de l'horizon. — Des pièces de tour, dans la construction d'un vaisseau, sont des planches épaisses qui recouvrent extérieurement les portions les plus courbes de l'avant et de l'arrière de ce vaisseau. Elles reçoivent par conséquent une plus grande courbure que tout autre bordage, et cette forme arrondie les fait distinguer sous le nom de pièces de tour.

Touret. s. m. *Winch*. C'est un rouet de trois pieds de longueur sur lequel on roule le fil, à mesure qu'il est fabriqué dans une corderie, afin d'en former ainsi de gros pelotons. Son axe est en fer, et à chacune de ses extrémités, il y a deux planches croisées qui, placées perpendiculairement à cet axe, forment deux barrières qui empêchent le fil roulé de s'échapper hors du rouet.

Tourmente. s. f. Tempête violente, d'une certaine durée, et d'une force variable.

Tourmenter. v. n. Un vaisseau tourmente à la mer, ou se tourmente, lorsque les lames lui communiquent des mouvemens violens et irréguliers, qui tendent à altérer les liaisons de toutes ses parties, ainsi qu'à ébranler ses mâts.

Tourmentin. s. m. *Fore stay sail*. Souvent on donne ce nom à la voile triangulaire du petit foc, parce que, dans les gros vents qui forcent un vaisseau de mettre à la cape, cette voile est déployée presque seule ou avec peu d'autres voiles.

Tournage. s. m. *Kevel*. Nom distinctif des taquets auxquels on attache des manœuvres courantes, et qui ne sont établis que pour cet usage. L'origine de ce nom vient de ce qu'on fait faire plusieurs tours sur ces taquets, aux cordages qui y sont amarrés, afin qu'ils soient plus solidement retenus.

Tourner. v. a. Lorsque le sable qui, par la durée de son écoulement dans son sablier mesure un intervalle de temps déterminé, a passé d'une ampoulette dans l'autre, et qu'on veut lui faire mesurer un nouvel et pareil intervalle de temps, on retourne le sablier de haut en bas. Faire ce changement, c'est tourner l'horloge. — Un cordage tendu doit-il être attaché dans son état de roideur, à un point d'appui qui, dans un vaisseau, est nommé ordinairement un taquet ? on lui fait faire plusieurs tours, ou on le tourne sur le taquet auquel on l'attache, afin que le frottement à surmonter l'empêche de glisser. Si on commande d'attacher ainsi un tel cordage, c'est en disant : tourne et amarre ?

Digitized by Google

Tournevire. s. f. *Voyal.* Gros cordage employé dans un vaisseau à tirer sur le cable d'une ancre mouillée, soit pour approcher le vaisseau de son ancre, soit pour élever celle-ci du fond de la mer. On voit (fig. 43. M.) une tournevire *y s z n t q p f y*, qui, étendue sur le pont d'un vaisseau, fait quelques tours sur la fusée du cabestan *n*. Elle forme une corde sans fin, parce que ses extrémités sont mariées ou réunies en *y*, par une liure ou un amarrage, nommé mariage. Cette tournevire porte de distance en distance, et en divers points de sa longueur, des pommes qui sont des espèces de bourlets faits en corde, et qui tiennent solidement à ce cordage. On en voit en *t*, en *s*, en *p*, etc. L'usage de la tournevire a nécessité ces dispositions. En effet, lorsque le cable *D r p o*, qui s'étend jusqu'à une ancre qui repose au fond de la mer, doit être tiré en dedans du vaisseau; d'abord il faut rapprocher le bâtiment du lieu qui est au-dessus de cette ancre, et ensuite élever l'ancre jusqu'au niveau de l'eau; c'est pourquoi la tournevire entoure le cabestan *n*, vient prolonger en *p* une portion de ce cable *r p o*, et accolée avec lui, elle lui est étroitement unie en divers points par le moyen de cordages plats ou garcettes qui embrassent par plusieurs tours et le cable et la tournevire; alors le cabestan, roulant sur lui-même, roidit la tournevire, et la force d'entraîner avec elle une portion de cable en-dedans du vaisseau. Lorsque cette portion est obtenue, de nouvelles garcettes unissent la partie *s* de la tournevire avec une nouvelle portion du cable, et le mouvement de rotation du cabestan étant continué, la longueur de la partie extérieure du cable est encore diminuée. Enfin, cette opération étant repétée autant qu'elle doit l'être, non-seulement le vaisseau est amené verticalement au-dessus de son ancre, mais aussi cette ancre est élevée jusqu'au-dessus du niveau de l'eau. Tel est l'usage de la tournevire. Celui des pommes dont elle est garnie, est d'empêcher de glisser les garcettes qui lient la tournevire à un cable.

Tourniquet. s. m. Pièce de bois tendre dont la forme est cylindrique, dont la longueur est plus ou moins considérable, et qui est faite pour tourner sur son axe longitudinal, soit verticalement, soit horizontalement. On en établit dans diverses parties du vaisseau, pour détourner de leur direction différens cordages connus, qui éprouvent ainsi peu de résistance sur ces points d'appui que le frottement fait tourner sur eux-mêmes. On en place quelquefois pour changer la direction de la tournevire, et afin qu'elle n'éprouve pas dans son mouvement des frottemens considérables que lui opposeroient des obstacles qui se trouvent sur son cours.

Toute. s. f. Les bancs sur lesquels sont assis des rameurs, dans un canot ou une chaloupe, etc., et qui sont amovibles, sont nommés toutes. Ces bancs reposent par leurs deux extrémités sur les vaigres de ces petits bâtimens; et comme ils peuvent être placés ou déplacés à volonté, ils sont distingués par cette disposition, ainsi que par leur nom, des autres planches semblables qui forment les baux de

Digitized by Google

ces bâtimens, et qui sont fixées à demeure dans la place où on les établit. (Voy. Baux.)

Tracasser. v. n. On dit d'un vaisseau qu'il tracasse, lorsqu'au milieu d'une mer agitée, il reçoit dans tous les sens des mouvemens de rotation qui s'exécutent avec violence et se succèdent avec rapidité.

Tracer. v. a. C'est dessiner sur un plan, ou sur un plancher uni, tous les contours des principales parties d'un vaisseau dans toute leur grandeur. On trace ceux du maître couple, et des couples de levée, des lisses d'exécution, de l'étrave et de l'arcasse; et ces opérations sont nécessaires, afin que, d'après ces traits, les charpentiers puissent former des modèles ou des gabaris des pièces de bois qu'ils doivent travailler, pour en composer un vaisseau, conformément au plan déterminé. Ce dessin général est ordinairement nommé le tracé à la salle, parce qu'effectivement il est fait sur le plancher de la salle des gabaris.

Train. s. m. On donne le nom de train de mât à une longue pièce de sapin qui ressemble à une jumelle de racage, et dont on fait usage dans l'atelier de la mâture, comme d'un traîneau pour transporter d'un lieu à un autre, ou un mât, ou une vergue, qu'on dépose sur ce train. Cette pièce couchée sur le terrein a une face inférieure qui est plane, et sur laquelle elle glisse, tandis que sa face supérieure est excavée pour recevoir le mât qui doit être déplacé; et des hommes sont employés à donner à ce train le mouvement nécessaire, en le tirant par des cordes passées dans deux trous qui traversent cette pièce dans son épaisseur.

Traine. (à la) adv. *Towing at the stern of a ship.* Un vaisseau qui s'avance dans l'espace, et qui, après lui, traîne dans l'eau un objet quelconque qui lui est attaché, est dit avoir cet objet à la traîne. — Quelquefois un vaisseau en mène un autre à la traîne, lorsque celui-ci est désemparé, et il est traîné par le premier, parce qu'il ne lui reste aucun moyen d'acquérir un mouvement progressif. Quelquefois un canot, une chaloupe, sont à la traîne; quelquefois enfin on met à la traîne, ou un pavillon, ou du linge, etc.

Traine. s. f. Dans une corderie, c'est une espèce de charriot dont on fait usage pour servir de support aux cochoirs avec lesquels on commet des cordages. Quatre montans verticaux, soutenus par des arc-boutans, et croisés par des traverses horizontales, forment un assemblage qui, établi et roulant sur quatre roues élevées, reçoit le nom de traîne. Ses dimensions sont de cinq pieds de longueur, sur trois de largeur et quatre de hauteur. Lorsqu'on fait usage de la traîne, le cochoir qui est employé, est placé horizontalement. Une barre de fer le traverse perpendiculairement à son axe de longueur, et cette barre est établie transversalement et derrière la tête des deux montans extrêmes et antérieurs de ce charriot. Par ce moyen, le cochoir

Digitized by Google

est soutenu à la hauteur des torons qui remplissent, dans l'opération du commettage, ses cannelures longitudinales. Dans cet état des choses, les torons, par la torsion considérable qu'ils ont reçue, et qui est encore augmentée, tendent à se tortiller ou à se rouler les uns sur les autres, et cette tendance puissante force le cochoir, ou plutôt la traîne qui le porte à reculer pour permettre le commettage de ces torons. La marche rétrograde de la traîne est favorisée par ses roues, et elle est modérée par le frottement qu'éprouve le carré que le cordage fabriqué traîne à sa suite, dans le raccourcissement de ses torons.

Trait. s. m. La ligne qui indique la direction du vent, est nommée quelquefois le trait du vent. Les airs de vents tracés sur la rose d'une boussole sont des traits de compas. — Un bâtiment gréé, comme celui qui est représenté (fig. 1, A), ou qui ne porte, par le moyen de ses mâts verticaux, que des voiles quadrangulaires et attachées par un de leurs côtés à une vergue horizontale, sont dits être gréés en trait quarré, *square rigged vessel.* — Celui qui acquiert ou conserve une vîtesse progressive et sous l'impulsion du vent sur ses voiles, et par l'effet des avirons, est dit courir à trait et à rames.

Traitement. s. m. Salaire et supplément de salaire accordé par le gouvernement, à ceux qui sont au service de la France. Le traitement de table dans un vaisseau est un supplément relatif à l'entretien de la table, ou du capitaine, ou des officiers de l'état major.

Transfilage. s. m. Action de transfiler. (Voy. ce mot.)—L'ouvrage exécuté reçoit quelquefois ce même nom, *marling.*

Transfiler. v. a. C'est entourer, soit un cordage, soit un faisceau de fils, avec du merlin, ou du lusin, ou de la ligne, ou du petit cordage, afin d'empêcher la désunion ou la séparation des torons ou des fils : et les tours du petit cordage étant éloignés réciproquement de quelques pouces, sont liés entre eux comme ceux dont on ceint ordinairement un ballot de marchandises.

Traque. s. f. Une traque d'avirons est l'assemblage de trois avirons. On vend les avirons par traques, comme des bas par paires.

Travers. s. m. On donne quelquefois le nom de travers au flanc ou au côté d'un bâtiment. C'est pourquoi un vaisseau est dit présenter le travers à un courant, à la marée, au vent, à la lame, lorsque leur impulsion est dirigée perpendiculairement à son flanc, *wind on the beam, sea on the beam, to have the sea athwart.* Présenter le travers à un fort ou à une batterie de terre, ou à un autre vaisseau, *to bring the broad side*, c'est exposer directement son côté aux coups de canon qui peuvent être dirigés sur le vaisseau. — Un vaisseau qui est en panne est dit aussi, avoir mis en travers

Digitized by Google

vers, ou être en travers, ou rester en travers, parce que dans cette situation le vent frappe perpendiculairement sur un de ses côtés, *to bring to.* — Lorsque d'un vaisseau on aperçoit un objet qui est situé sur une ligne perpendiculaire à la quille, les navigateurs disent qu'ils voient cet objet par leur travers, *abreast.* C'est ainsi qu'étant dans un vaisseau qui s'avance à la vue d'une côte, on a successivement par son travers, les ports, les baies, les rochers, les écueils, etc. de cette côte. — Un vaisseau mouille en travers à la marée, *to ride athwart the tide,* lorsque sa situation au mouillage est telle que la marée s'avance et vient le frapper perpendiculairement à sa longueur. — Réciproquement on dit d'un vaisseau qu'il est par le travers d'un autre vaisseau, lorsque relativement à ce dernier, il est placé sur une ligne horizontale qui est perpendiculaire à sa longueur, *athwart the ship.* Il est aussi par le travers d'une baie, d'un port, lorsqu'il est sur une ligne perpendiculaire à l'ouverture de cette baie ou de ce port; et deux bâtimens sont travers par travers, *hank for hank*, lorsque leurs flancs sont réciproquement parallèles. — Enfin, lorsqu'un objet est aperçu du bord d'un vaisseau sur une ligne horizontale qui passe par le bossoir, ou par les haubans du mât de misaine ou d'artimon, ou par les écubiers d'un bâtiment, on dit qu'il est par le travers ou du bossoir, ou des haubans de misaine, ou de ceux d'artimon ou des écubiers, *on the bow, on the quarter a head, on the quarter a stem, athwart the hause.*

Traversée. s. f. *Passage.* On donne ce nom à un voyage maritime d'un lieu à un autre; et on le donne aussi au temps employé à faire un voyage. C'est pourquoi, on dit d'une traversée, qu'elle a été belle, *to have a fine passage*, ou qu'elle a été dure, selon que les circonstances ont été favorables ou contraires à la navigation. On dit qu'elle a été courte ou longue, lorsqu'un vaisseau a employé un nombre de jours plus ou moins grand à parcourir la distance déterminée. Enfin, la durée d'un tel voyage est exprimée en disant que la traversée a été de N jours, *passage of N days.*

Traverser. v. a. Une armée en traverse une autre, *to cross*, (fig. 21, E.) lorsque les bâtimens de la première passent dans les intervalles qui séparent les bâtimens de la seconde rangée sur une ligne. — Un vaisseau traverse les lames lorsqu'il s'avance au-devant d'elles, et que dans sa course il reçoit successivement leur choc sur sa proue. Traverser une ancre, à bord d'un vaisseau, *to fish the anchor*, c'est la relever, de dessous le bossoir où elle est pendante, sur le côté du vaisseau, (fig, 10, M.) et l'établir horizontalement sous un des porte-haubans du mât de misaine. Un vaisseau étant en mer, a toutes ses ancres traversées et maintenues dans la position indiquée, par le moyen d'un fort cordage nommé serre-bosse, qui est attaché au bout d'une alonge du gaillard d'avant. — On traverse une voile, *to flat in the sails*, en roidissant son écoute, afin que la partie de cette

Digitized by Google

voile qui est sous le vent, soit présentée sous un plus grand angle d'incidence à l'impulsion du vent régnant. C'est ainsi qu'on traverse la misaine, *to flat in forward*, de même que les focs, *to hale over the jibb and fore stay sail sheets*, dans le dessein de faire arriver un bâtiment ou plus surement ou plus rapidement. — Traverser un vaisseau, *to bring the ship's broad side*, ou l'entraverser, c'est le placer de manière qu'il présente le travers ou le côté directement à un objet déterminé. (Voyez Travers.) — On dit des couples de levée d'un vaisseau qu'ils sont traversés, lorsqu'ils ne sont que présentés sur la quille, et couchés en travers sur elle, jusqu'à ce qu'on ait achevé les entailles qui doivent recevoir celle du talon de leur varangue.

Traversier. s. m. Nom distinctif de certain bateau, qui fait de petites traversées de cabotage, ou de petits voyages d'un port à un autre port peu éloigné, ou qui est occupé à faire la pêche à quelque distance des côtes.

Traversier. adj. Le vent est traversier pour tel vaisseau, lorsqu'il souffle perpendiculairement à sa longueur, *wind that sets right into*. — On nomme quelquefois traversières, des barres de hune qui sont plus généralement connues sous le nom de traversin.

Traversin. s. m. On donne ce nom assez généralement à toute pièce de bois qui est mise en travers dans un assemblage de charpente. — Le traversin des bittes, *cross piece of the bitts*, est une forte pièce de bois qui croise horizontalement les deux montans de bittes. On le voit, par son épaisseur en *c* (fig. 22, C.), et dans sa longueur en *CD* (fig. 35). Son usage est de fortifier l'établissement des bittes. — Les bittons (fig. 36.) qui ont quelque ressemblance avec les bittes, sont aussi croisés par une pièce horizontale qui est nommée traversin; il en est de même des taquets de lançage qui ont un traversin. — Lorsque les écoutilles d'un vaisseau sont fermées ou recouvertes par un panneau fait de deux pièces, on établit en travers de leur ouverture, un morceau de bois sur lequel reposent les panneaux partiels, et ce morceau de bois est nommé traversin d'écoutille, *gutter ledge*. — Des chaloupes sont, à l'arrière et à l'avant, traversées intérieurement, par de fortes pièces de bois placées horizontalement et nommées traversins de chaloupe. Ces barres sont destinées à présenter un point d'appui aux cordages par lesquels on élève une chaloupe de la surface de la mer où elle flotte, jusqu'au-dessus du bord d'un vaisseau où elle doit être embarquée. C'est aussi par les mêmes barres qu'elle est suspendue, lorsque cette chaloupe est mise à la mer pour des besoins quelconques du bâtiment. D'ailleurs dans ces bâtimens qui ne sont mis en mouvement que par des avirons, certaines pièces de bois fixées dans leur fond et contre lesquelles les rameurs appuyent leurs pieds pour agir avec plus de force, sont nommées traversins, *stretchers*. — La pièce de bois *zy* (fig. 54, C.) sur laquelle sont appuyés les linguets tels que *st*, qui, placés à côté du cabestan d'un vaisseau, servent à arrêter la rota-

Digitized by Google

tion de cette machine, est un traversin de linguet. — Dans l'assemblage des barres de hune ou de perroquet, (fig. 24 et 44, A.) celles qui sont établies à bord d'un vaisseau parallélement à sa largeur, sont des traversins, *cross trees.* Telle est *AB*, et sa parallèle. (Voyez Barres). — Dans la construction des ponts d'un vaisseau, les baux qui doivent être considérés comme autant de poutres de ces planchers, et qui sont placés à certaine distance les uns des autres, sont maintenus à leur distance respective par des morceaux de bois nommés traversins. On voit (fig. 83, C.) deux morceaux de baux voisins dans l'intervalle desquels est placé un arc-boutant en bois *ab*, qui sert à les empêcher de s'approcher l'un de l'autre. C'est de tels arc-boutans nommés traversins, qu'on peut remarquer (fig. 12, P.) entre les baux du pont représenté, *small carlings.* — Les ouvertures des écoutilles et des étambrais d'un vaisseau, telles que *a* et *e* (fig. 12, P.) sont terminées dans le sens de la largeur par deux baux parallèles et adjacens; mais dans le sens de leur longueur, c'est par d'autres pièces de bois surajoutées qui sont perpendiculaires à la direction des baux, et qu'on nomme, à cause de leur position à l'égard de ces ouvertures, traversins d'écoutilles et d'étambrais.

Trelingage. s. m. *Catharping.* Assemblage de plusieurs tours et retours d'un cordage qui réunissent la quenouillette des haubans de tribord d'un bas-mât, avec celle des haubans opposés du même mât. Ces tours dont la direction est horizontale, sont bien roidis et bien serrés ensemble comme un faisceau, afin qu'il en résulte pour les haubans une tension nouvelle qui les rend plus propres et à maintenir le bas-mât et à résister aux efforts que peuvent leur transmettre les haubans de hune par le moyen des gambes. Comme ils tendent aussi à rapprocher les haubans inférieurs de leur mât, ils contribuent à faciliter le brasseïage de la vergue. — On nomme faux trelingage, ce qui est aussi nommé casse-tête. (Voyez ce mot.).

Trelinguer. v. a. C'est faire le trelingage des bas-haubans du mât de misaine ou du grand-mât. (Voyez Trelingage.).

Trelucher. v. n. *To gybe or to shift the sails.* C'est changer des voiles triangulaires dans les bâtimens à antennes qui sont en usage sur la mer Méditerrannée; ou plutôt c'est leur faire faire, à droite avec la quille, le même angle qu'elles faisoient précédemment avec elle du côté opposé.

Tremue. s. f. On donne ce nom aux trous qui sont percés dans la muraille d'un vaisseau, vis-à-vis de la gatte, pour l'écoulement des eaux qui se répandent dans cet espace; mais on les nomme aussi dalots de la gatte. (Voyez Dalot.)—C'est encore le nom d'un entourage en planches que l'on bâtit autour de l'écoutille des bateaux de pêche, pour empêcher les lames de se répandre par cette ouverture dans l'intérieur de ces petits bâtimens, *companion around the hatchway of a fishing boat.*

Digitized by Google

Tréou. (Voile de) s. f. *Lug sail.* On donne ce nom à une voile quarrée que les tartannes, galères et autres bâtimens de la Méditerranée, substituent, dans les gros temps, à leurs voiles triangulaires.

Trépot. s. m. Nom donné quelquefois à l'alonge de cornière.

Tresillon. s. m. Petit levier nommé minahouet, par d'autres marins. (Voy. Minahouet. Voyez aussi Tresillonner).

Tresillonner. v. n. C'est roidir les haubans d'un mât de hune à l'aide du minahouet. — C'est aussi serrer étroitement ensemble deux cordages roidis, à l'aide d'un petit cordage qui les enveloppe de plusieurs tours, et qui, les empêchant de glisser l'un sur l'autre, maintient constamment la tension de l'un et de l'autre. Les tours du petit cordage sont faits avec force et par le secours d'un petit levier qui dans cette opération porte le nom de tresillon.

Tresse. s. f. *Sennit*, *plat.* Tissu plat, fait avec des fils carets qui sont toujours en nombre impair. Une tresse est composée en faisant passer successivement ces fils les uns sur les autres. — Quelquefois on en fait avec de vieux cordages, *foxes.*

Trève-pecheresse. s. f. Convention faite entre des nations ennemies qui sont en état de guerre, de ne pas troubler les pêches qui peuvent être avantageuses aux deux partis.

Trevire. s. f. *Parbuckle.* Cordage employé pour rouler avec ménagement et facilité, ou une barique, ou un côrps cylindrique quelconque, sur un plan incliné. Un des bonts de ce cordage est attaché au haut du plan incliné, et dans son cours il enveloppe le demi-contour du corps, pour revenir ensuite au sommet du plan, où sont placées les puissances qui agissent pour faire monter ou descendre graduellement un corps de cette forme.

Triangle. s. m. Echaffaud qui a une forme triangulaire, et qu'on construit avec des planches autour d'un mât d'un vaisseau, pour soutenir des ouvriers qui travaillent à l'entretien ou à quelques réparations que ce mât peut exiger, *triangular hanging stage.*

Tribord. s. m. Nom indicatif du côté d'un vaisseau, qui se trouve à la droite d'un spectateur, lorsqu'il regarde, et qu'il est tourné vers la proue. Tout marin dit aussi par extension de tout objet qui est à sa droite, que cet objet est à tribord, *starboard.* — Lorsque les voiles d'un vaisseau sont amurées sur le côté droit, alors ce bâtiment a les amures à tribord, ou court tribord amure, *on the starboard tack.* — Un vaisseau est sur tribord, ou couché sur tribord, ou à la bande sur tribord, lorsqu'il est incliné sur son flanc droit.— Tribord est aussi le nom distinctif de la moitié de l'équipage qui est toujours de service, après l'autre moitié nommée quart de babord, qui est de quart avec le premier maître. Quand le tour d'être de quart est arrivé pour cette moitié de l'équipage, on lui en donne l'ordre en disant tribord au quart? *Star board watch, oah?* —Les

Digitized by Google

rameurs qui sont distribués de chaque côté d'un bateau pour agir également avec leurs avirons et concourir à ne donner à ce bâtiment qu'une vîtesse progressive, sont distingués en deux classes dont le nom est celui du côté sur lequel ils sont rangés; c'est pourquoi on commande de nager aux rameurs du côté droit en disant, nage tribord, *pull starboard?* ou scie tribord ? — Le timonier ou le marin qui est chargé de mettre la barre du gouvernail tantôt à droite, tantôt à gauche du plan diamétral du vaisseau, reçoit l'ordre de porter cette barre à droite par le seul commandement, tribord la barre? ou tribord? *starboard the helm?* et lorsque cette barre doit être poussée à droite jusqu'an flanc du vaisseau, on dit tribord tout? *hard a starboard?*

Tribordais. s. m. *Starboard watch.* Nom des gens de mer composant une des moitiés de l'équipage qui est destinée à faire le service sur un vaisseau sous la direction du premier maître d'équipage: et ce nom distingue les hommes qui forment cette moitié de ceux qui leur succèdent dans le même service. Ceux-ci forment l'autre moitié, qui, lorsqu'ils sont pris collectivement, est nommé quart de babord, tandis qu'individuellement les hommes sont dénommés Babordais.

Trinquard. s. m. Nom de certains bâtimens de pêche qui sont en usage dans la Manche.

Trinquette. s. f. Voile latine ou triangulaire, portée par le mât de l'avant d'un bâtiment à antennes. Ce mât est par cette raison distingué par le nom de mât de trinquette, et il correspond au mât de misaine des bâtimens gréés en voiles quadrangulaires. — Dans ces derniers bâtimens on donne aussi le nom de trinquette, à la voile du petit foc, *fore stay sail.* — Dans certains bâtimens hollandois, c'est le nom d'une voile triangulaire, qui est déployée le long des étais, lorsque ces bâtimens sont à la cape.

Triquer. v. a. (Voy. Etriquer.).

Trou. s. m. On nomme trous d'écoutes, des ouvertures pratiquées dans l'épaisseur de la muraille d'un vaisseau, de travers en travers, pour le passage des écoutes des basses voiles. — Le trou du chat est une ouverture *A*, (fig. 23, A.) qu'on laisse au milieu d'une hune, afin qu'étant établie à la place qu'elle doit occuper dans un vaisseau, cette hune laisse un libre passage et au ton du bas-mât pour lequel elle est faite, et aux haubans ou étais qui le soutiennent, et au bout inférieur d'un mât de hune ou de perroquet de fougue, et enfin aux hommes qui ne veulent pas monter par les gambes sur cette plate-forme. — Les trous de civadière, *holes formed in the clues of a sprit sail*, sont ceux qui sont percés dans la partie inférieure de la voile qui porte ce nom (fig. 66, M), pour faciliter l'écoulement des eaux dont les lames remplissent souvent cette voile, lorsqu'elle est déployée comme on la voit représentée (fig. 1, A.).

Digitized by Google

V.

Va (à Dieu-) adv. *About ship?* Cette expression adverbiale est conventionnelle. Au moment où elle est prononcée à haute-voix par l'officier qui commande la manœuvre à bord d'un vaisseau, elle annonce qu'on doit commencer toutes les opérations exigées, pour faire virer de bord vent devant : alors on lâche les écoutes des focs, ainsi que des voiles d'étai, et on met la barre sous le vent.

Va-et-vient. s. m. *Pass-rope.* Cordage tendu d'un point à un autre à peu de distance du niveau de l'eau, et qui sert d'appui pour diriger et faire glisser un bateau flottant, de l'un à l'autre de ces points. — Souvent dans les ports, un tel cordage est attaché à terre par une de ses extrémités, et par l'autre à un bâtiment flottant, tandis que dans son cours il passe par des anneaux que porte un bateau qui sert à communiquer de terre à ce bâtiment et réciproquement.

Vague. s. f. *Wave.* (Voy. Lame).

Vaigrage. s. m. *Ceiling.* Dans un vaisseau, c'est l'assemblage de toutes les planches dont on recouvre intérieurement la surface de sa carcasse. — On donne aussi le même nom à l'opération qui a pour objet d'établir à leur place toutes les vaigres d'un bâtiment.

Vaigre. s. f. *Ceiling.* Planche dont on recouvre intérieurement la carcasse d'un vaisseau et ce nom distingue cette enveloppe de celle qui est extérieure, dont les planches composantes sont nommées des bordages. Les vaigres dans leurs cours, sont dirigées de l'avant à l'arrière du bâtiment, et elles sont placées les unes au-dessus des autres depuis la carlingue jusqu'au sommet des alonges des couples. — Entre ces vaigres, quelques-unes ont des noms particuliers. — Celle d'empature, *thick stuff,* passe par les extrémités des varangues de tous les couples. Depuis celle-ci, jusqu'à la carlingue, les vaigres intermédiaires, sont nommées vaigres de fond, *foot waleing;* et elles sont placées sans laisser aucun jour entr'elles. — Immédiatement au-dessus de la vaigre d'empature, est celle d'acotar qui l'accompagne dans tout son cours. Toutes celles qui sont supérieures sont nommées simplement des vaigres, mais jusqu'au premier pont, ainsi que depuis la fosse aux cables jusqu'aux soutes aux poudres et à pain, on laisse des vides entre ces dernières vaigres. — On a cru, quelquefois, devoir diriger obliquement aux contours des membres, ces espèces de ceintures qui contribuent si particulièrement à la liaison de toutes les pièces de la carcasse d'un

Digitized by Google

vaisseau, mais cet usage n'est plus suivi aujourd'hui. — Dans un canot ou un bateau à rames, la vaigre sur l'épaisseur de laquelle est appuyé le bout des bancs où s'asseyent les rameurs, est nommée vaigre de toute.

VAIGRER. v. a. *To place the planks and thick stuff of a ship's ceiling.* C'est recouvrir intérieurement la muraille d'un vaisseau avec des planches plus ou moins épaisses qui sont nommées vaigres, et qui croisant les couples par un cours dirigé suivant la longueur du vaisseau, servent à la liaison de ces mêmes couples. (Voyez Vaigre). — Vaigrer en plein, c'est ne pas laisser d'intervalle entre les suites longitudinales des vaigres; et dans l'état contraire, c'est vaigrer à claire-voie.

VAISSEAU. s. m. Ce nom qui est donné assez communément à tout bâtiment de mer, semble être particulièrement celui des bâtimens de guerre qui ont une certaine force et une certaine grandeur; mais il exprime généralement, un bâtiment flottant, fait pour parcourir avec sûreté la surface des mers, pour transporter d'un lieu à un autre avec autant de célérité que de commodité et des hommes et des marchandises, et propre enfin aux expéditions commerciales, ainsi qu'aux entreprises militaires, *ship*. C'est en satisfaisant à ces conditions générales qu'on construit des vaisseaux de toute grandeur. Les uns destinés pour les besoins du commerce, sont nommés vaisseaux de commerce ou marchands, *merchant ships*, vaisseaux de transports, *transport ship*, de charge, *vessel of burthen*, pêcheur, négrier, *guinea man*, de compagnie, *good company keeper*, de N tonneaux, à N mâts, etc. Les autres bâtis pour la guerre ont des noms distinctifs lorsqu'ils n'ont qu'un seul pont, mais ceux qui ont deux ou plusieurs ponts sont désignés généralement par le nom de vaisseaux de ligne, *ships of the line*, parce que faisant partie d'une armée navale, ils se présentent sur une même ligne à l'armée ennemie qu'ils doivent combattre, ou dont ils doivent repousser l'attaque. On les nomme aussi vaisseaux de guerre, *ship of war*, *man of war*. — Dans une armée, le vaisseau commandant est l'amiral, *flag ship*, et ceux qui terminent la ligne de combat, sont nommés vaisseaux de tête ou de queue. — Parmi ces vaisseaux de ligne, il y en a qui ont deux ou trois ponts, et un nombre plus ou moins grand de canons, c'est pourquoi on les distingue par les noms de vaisseaux à N ponts, ou de N canons ou de N rang, *N decker ship*, *two or three deck ship*, *N rate man of war*. — Des vaisseaux sont nommés amis, neutres, ou ennemis, *neutral or enemy's ships*, suivant leurs relations politiques avec les vaisseaux qu'ils rencontrent. — Leur grandeur les fait aussi désigner sous le nom de vaisseaux de haut-bord ou de bas-bord, *large ship*, *low built vessel*. — Leur qualité leur fait donner le titre de vaisseaux fins, battans, bons marcheurs, ou lourds à la marche, *slug ship*, *etc.* — Leur position momentanée est indiquée par les expressions, de vaisseaux sur les chantiers ou en construction, *new ship building*; en armement, *ship in commission*; en charge; à l'ancre ou au mouillage, *ship riding at anchor*; en rade,

Digitized by Google

roader ship ; à la voile ou sous voiles, *ship under sail* ; *etc.*

VALET. s. m. Le nom de maître valet, *steward's mate*, étoit autrefois celui du commis aux vivres, ou de celui qui, à bord d'un vaisseau, est chargé de distribuer, chaque jour, aux gens de l'équipage les vivres qui leur sont alloués. — Les valets de canons, *wad*, sont des pelotons ou des paquets de vieux fils carets qui servent de boure dans le chargement des canons.

VALTURE. s. f. Liure particulière du pied d'un mât partiel tel que *z* ou *u*, (fig. 16 et 17, A.) avec le ton *bz* ou *mn* d'un bas-mât qui est immédiatement inférieur tel que *bc* et *mu*. Un cordage embrasse ces mâts par plusieurs tours, dans un espace tel que *bz* et *mn*, et il rend leur liaison plus intime afin de contribuer particulièrement à la solidité de l'établissement d'un mât supérieur.

VARANGUE. s. f. *Floor timber.* On donne ce nom à celle des pièces composantes d'un couple, qui occupe la partie moyenne de son contour, et qui sert de réunion à ses deux branches ascendantes. C'est la pièce *anqc* (fig. 89, C.). C'est celle qui est liée avec la quille *q* (fig. 53.) lorsque le couple est établi à sa place, et c'est à elle que viennent se joindre en *z* et en *l* les autres pièces qui achèvent de former un couple dans toute son étendue. — Comme la courbure extérieure *acg*, (fig. 60, G.) dans cette pièce principale dont *acg* est le gabari ou le modèle, est déterminée d'après la seule ligne courbe qui est tracée sur le plan vertical (fig. 2, P.), on donne aussi le nom de varangue à cette ligne courbe ; et *sr* est nommée la demi-varangue du maître couple du vaisseau dont la (fig. 2, P.) est le plan. — Si on considère et la varangue de ce maître couple et celles de tous les autres couples du même vaisseau, on voit que leur extrêmité telle que *r* s'éloigne plus ou moins de la face supérieure *cd* de la quille, et la différence entre ces distances a fait distinguer des varangues, sous le nom de varangues ou plates, *flat*, ou acculées, *rising floor*, ou très-acculées ou demi-acculées. (Voy. ces mots et Acculement.) Les varangues qui sont placées au milieu d'un vaisseau (fig. 39, C.) portent aussi le nom particulier de varangues de fond, *floor timber a midship*. — Dans les porques qui sont autant de couples intérieurs, il y a aussi une pièce composante qui est nommée varangue de porque, *floor riders*, et qui est placée comme celle des couples. A ces derniers, on ajoute pour l'établissement du pied du grand mât et de celui du mât de misaine, des varangues particulières qui sont isolées et dont les branches ne sont pas prolongées par des alonges. C'est ce qui leur fait donner le nom de varangues ou sèches, ou mortes, ou fausses. — On nomme aussi fausses varangues, des pièces qui dans la composition d'un couple sont accolées à sa véritable varangue pour suppléer à la longueur des genoux. La pièce *ed* (fig. 89, C.) est une fausse varangue. Elle est appliquée sur le milieu de la varangue *anqc*, et

Digitized by Google

elle aboutit aux extrêmités *d* et *e* des deux genoux *fd* et *ze* du même couple.

VARIATION. s. f. *Variation.* Ce mot est adopté par les marins pour indiquer ce que les physiciens nomment la déclinaison de l'aimant. (Voyez Déclinaison). — La variation est *NE* ou *NO* selon que le pôle *N* de l'aiguille décline dans l'est ou dans l'ouest du nord réel du globe.

VASARD. adj. *Oozy.* On dit du sol que recouvre la mer, qu'il est vasard, lorsqu'il est mêlé d'une grande quantité de vase.

VASSOLE. s. f. *Coaming of the hatches.* Espèce de chambranle qui borde l'ouverture d'une écoutille ; et c'est sur ces rebords que reposent les panneaux ou caillebotis qui servent à la fermer.

VEILLE. s. f. On donne ce nom d'ancre de veille, à bord d'un vaisseau, *anchor which is a cock bill*, à celles qui sont disposées pour être mouillées au premier ordre, ou pour descendre sans obstacle du bord au fond de l'eau, en entraînant leurs cables après elles.

VEILLER. v. a. *To watch.* Veiller, une écoute, une drisse, une manœuvre, *to stand by the sheet*, *by the haliard*, *etc.*, c'est être prêt à faire de ces cordages tel usage que les circonstances peuvent rendre nécessaire, soit à les lâcher entièrement, soit à diminuer leur tension. — Veiller le grain, ou veiller à la risée, c'est se préparer à manœuvrer convenablement pour prévenir les dangers dont un vaisseau peut-être menacé par des souffles de vent, qui sont accidentels, violens et subits — Veiller l'arrivée ou l'auloffée d'un bâtiment, c'est être attentif à ses oscillations horizontales, de manière à les arrêter à l'aide du gouvernail aussitôt qu'elles commencent à naitre.—Veiller en avant, *to look out fore*, c'est examiner avec soin si dans l'espace vers lequel le vaisseau s'avance, il n'y a aucun danger à courir, aucune terre, aucun rocher, aucun écueil, qui paroisse ou se rende sensible. — De là vient qu'un rocher qui élève son sommet au-dessus de la surface de l'eau est nommé, une roche qui veille, *rock always out of the water*, parce qu'elle marque aux navigateurs le danger qu'elle peut leur faire courir, et éveille leur attention sur leur sûreté.

VELIQUE. adj. On nomme point velique, le point *u* (fig, 75, G.) d'intersection de la résultante de la résistance que l'eau oppose à un vaisseau en mouvement, avec la résultante des efforts des voiles enflées par le vent. (Voy. Point velique).

VENIR. v. n. Un vaisseau vient au vent, ou au lof, *to spring the luff*, lorsque tournant horizontalement sur lui-même, ses voiles orientées obliquement à la quille, reçoivent l'impulsion du vent sous un angle d'incidence plus petit que dans la situation précédente du bâtiment. — Si on veut indiquer de combien de degrés est un tel changement, on dit que le vaisseau est venu au vent de *N* quarts

Digitized by Google

et si ce mouvement de rotation s'est fait ou à droite ou à gauche, on dit que le vaisseau est venu sur tribord ou sur babord. — Le vent qui souffle de tel point de l'horizon, est dit venir de telle partie.

Vent. s. m. Il seroit superflu de donner une définition du vent, mais il est nécessaire d'indiquer ici les expressions dont le mot Vent fait partie, et qui sont particulières aux marins. Le vent étant considéré dans sa direction, on dit qu'il vient du nord, du sud ou de N air de vent, ou de N partie; lorsqu'on a égard à sa force, on dit qu'il est petit, frais, petit frais, grand frais, gros frais, forcé; si on veut indiquer sa place dans la liste générale des vents qui règnent sur la terre, on le nomme, vent alisé, ou mousson, ou général, ou variable; les brises sont aussi des vents particuliers. Si le vent est considéré relativement à un vaisseau, c'est un vent favorable ou contraire, et le vaisseau a vent debout, ou arrière, ou largue, ou au plus près, ou de bouline, ou entre deux écoutes, ou vent dessus, vent dedans, ou vent devant, ou vent de quartier, ou vent par le travers. (Voyez tous ces mots). — Lorsque deux armées sont en présence l'une de l'autre, l'armée du vent est celle qui est au vent d'une autre armée, et celle-ci est sous le vent de la première. Un vaisseau est au vent d'un autre, lorsqu'en abaissant de ce premier vaisseau une perpendiculaire sur la direction du vent régnant, le second bâtiment se trouve situé au-dessous de cette perpendiculaire relativement à l'origine du vent. Dans cet état des choses celui-ci est sous le vent du premier. C'est par un tel moyen qu'on reconnoît à chaque instant en mer, la situation relative de deux vaisseaux, de deux armées, et les changemens que leur marche respective produit dans cette situation, en les faisant tomber sous le vent, ou s'élever au vent. — On distingue ainsi si un batiment est au vent ou sous le vent d'une côte, d'une île, d'un écueil, etc. — Dans un vaisseau qui reçoit l'impulsion du vent obliquement à sa longueur, il y a un de ses côtés qu'on nomme le côté du vent parce qu'il est exposé au vent; et le second, côté sous le vent. Toutes les manœuvres qui correspondent à ces deux côtés sont aussi désignées sous les noms de manœuvres de sous le vent. — Il est encore d'autres expressions où le mot est employé, mais elles sont répandues et expliquées dans divers articles de cet ouvrage.

Venter. v. n. *To blow*. Lorsque le vent règne avec une certaine force et sur une direction déterminée, les marins disent qu'il vente. Cependant, ils fixent à peu près le degré de cette force en disant qu'il vente ou bon frais, ou gros frais, etc.

Ventrière. s. f. Forte pièce de bois qu'on applique longitudinalement sous le ventre d'un vaisseau nouvellement construit et lorsqu'il est encore sur son chantier, pour faire partie du berceau dans lequel ce vaisseau doit être établi pour être lancé à la mer. On voit

Digitized by Google

(fig. 26, C.), une ventrière isolée en *a b c e i d*; on la voit en CC (fig. 27.) faisant partie du berceau dont *A* et *B* sont la coitte et les colombiers, et la fig. (42) fait connoître par la position de la coitte *ce* ainsi que des colombiers tels que *mo*, quelle doit être celle de la ventrière, qui de chaque côté de ce vaisseau est placée sous la partie moyenne et renflée de ses flancs. Chaque ventrière repose sur la tête des colombiers *B* (fig. 27.) dont le pied s'appuie sur la coitte; et dans les parties extrêmes du vaisseau soit à l'avant soit à l'arrière sous lesquelles la ventrière n'est pas prolongée, la tête de pareils colombiers s'élève et touche immédiatement la carène de ce bâtiment qu'ils doivent contribuer à soutenir dans son berceau. On juge ainsi quelle doit être la forme concave de la face *a b d i* d'une ventrière (fig. 26.) pour qu'elle s'applique parfaitement contre la carène d'un bâtiment. Cet usage doit la faire regarder comme une espèce de coussin étendu, sur lequel repose la masse du vaisseau, tandis que les colombiers correspondans, la coitte et le chantier lui servent de support, et ce coussin est imaginé pour répartir sur un plus grand nombre de points de la surface de la carène une pression immense que la tête des colombiers ne recevoit que par un trop petit nombre de points.

Verge. s. f. Dans un vaisseau, on nomme verge de girouette, la tige de fer qui soutient la girouette. — Dans les pompes, une semblable tige qui tient au piston, et qui sert à le mouvoir est nommée verge de pompe, *pump spear*. — Enfin dans les ancres on nomme verge d'ancre, *shank*, une longue pièce de fer *en* (fig. 70, M.) qui est réunie aux deux bras *nu* et *ni*, dans une situation perpendiculaire à la ligne qu'on imagineroit menée du bec *u* au bec *i* des pattes de cette ancre. Cette verge porte à son extrémité *c* un anneau auquel le cable est attaché, et un jas en bois *ab*, qui contribue à faire présenter le bec de l'ancre au sol sur lequel elle tombe afin que son propre poids puisse servir ensuite à l'y faire enfoncer.

Vergue. s. f. *Yard*. Longue pièce de bois de sapin, arrondie sur son contour, dont les diamètres décroissent dans un certain rapport depuis le milieu environ de sa longueur jusqu'à ses extrémités, et qui sert à étendre le côté d'une voile quelconque. On voit une telle vergue *R E t* (fig. 15, A.) et d'autres sont représentées (fig. 19, 20 et 21). On voit aussi (fig. 78, M.) comment par divers points le côté d'une voile est lacée avec une vergue; comment (fig. 79.) une vergue liée avec un mât peut lui transmettre une partie de l'impulsion du vent sur la voile *abdc*, et enfin comment (fig. 1, A.) sont établies les vergues de toutes les voiles d'un vaisseau à trois mâts. — Le grand nombre des vergues d'un bâtiment a porté à les distinguer par les noms des voiles qui sont lacées avec elles. C'est pourquoi, il y a une grande vergue, *main yard*; une vergue de misaine, *fore yard*; une vergue d'artimon, *mizen yard*; celles de petit et de grand hunier, *main and fore top yard*; celles des deux perroquets, et du perroquet de

Digitized by Google

fougue, de perruche, et des perroquets royaux ou volans, *main top gallant and fore yard*, *mizen top*, *mizen top gallant*, *main and fore top gallant royal yards*; celles de civadière, de contre-civadière, de bonnettes, de tape-cul, *sprit sail*, *sprit top sail*, *driver yards*, enfin la vergue sèche ou barrée *cross jack yard*. Toutes ces vergues excepté celle d'artimon sont établies horizontalement à bord d'un vaisseau, et elles sont liées à des voiles plus ou moins grandes. Par cette dernière raison elles reçoivent des dimensions plus ou moins considérables, et lorsque leur longueur ou leur grosseur ne permet pas de les faire d'un seul arbre, on les compose de plusieurs pièces, et on les nomme alors vergues d'assemblage. Telle est celle représentée (fig. 15, A.) qui est formée avec les deux pièces *DB* et *OA*. — Comme ces vergues sont placées sur un vaisseau perpendiculairement à la hauteur des mâts qui les soutiennent, elles sont nommées vergues quarrées, *square yards*. Peut être ce nom leur vient-il de ce que les voiles qu'elles servent à étendre sont quadrangulaires ; car les antennes qui portent des voiles latines ou triangulaires reçoivent le nom de vergues latines, *lateen yards*. — Dans la construction des vergues d'un vaisseau les ouvriers ont l'attention de laisser, et au milieu un renfort en bois, et aux extrémités des dents saillantes nommées taquets ; le renfort ajoute à la résistance que la vergue doit opposer à sa rupture dans l'usage auquel elle est destinée, et les taquets sont nécessaires pour maintenir aux bouts des vergues les coins supérieurs de la voile qui est lacée avec elles.—Lorsque des vaisseaux sont placés l'un à côté de l'autre, leurs vergues basses qui sont celles de grand voile et de misaine, ayant une longueur qui surpasse la largeur des bâtimens auxquels elles appartiennent, se prolongent réciproquequement, et cet état des choses fait dire de ces vaisseaux, qu'ils sont vergue à vergue, *yard arm and yard arm*.

Verin. s. m. Machine semblable à une vis de pressoir, et qui est employée dans les ports à soulever des poids considérables. On établit des vérins, comme des crics, et on fait tourner leur vis avec des leviers. On les emploie à disposer convenablement sur une cale, ou sur un chantier, des petits bâtimens qu'on se propose de réparer.—On donne aussi le nom de vérins à des bouts de corde dont on fait usage dans la cale d'un vaisseau, pour soulever les plis successifs des câbles qui sont roués dans cet espace, et pour contribuer à ce qu'ils soient filés au besoin avec plus de facilité.

Verine. s. f. Nom d'une lampe qu'on allume dans l'habitacle d'un vaisseau pour éclairer les boussoles qui sont placées de chaque côté.

Vertical. s. m. On nomme simplement vertical, un plan sur lequel on projette, dans leur grandeur et leur forme réelle, les contours des couples d'un vaisseau ; et comme ces couples sont perpendiculaires à la quille et à peu près verticaux, le plan où ils sont dessinés (fig. 2, P.), reçoit le nom de vertical. Ce plan présente, en outre des couples,

Digitized by Google

les projections des lisses, sous la forme d'autant de lignes droites. (Voy. Lisse.)

VIBORD. s. m. *Waist.* On donne ce nom à cette partie de la muraille d'un vaisseau qui est comprise entre les deux gaillards, et qui s'élève au-dessus du pont supérieur de ce bâtiment.

VICE-AMIRAL. s. m. *Vice-admiral.* Titre des premiers officiers généraux de la marine françoise, c'est-à-dire, de ceux qui ont rang immédiatement après l'amiral. A la mer, le signe de distinction qui étoit arboré à bord d'un vaisseau commandé par un vice-amiral, étoit un pavillon blanc et quarré au mât de misaine. Aujourd'hui, c'est le pavillon impérial au même mât.

VIF-DE-L'EAU. Expression adverbiale pour indiquer l'époque des grandes marées, parce qu'alors la mer s'élevant à une grande hauteur sur les côtes, ses eaux s'avancent du large avec une très-grande vîtesse, *spring tide.* C'est cette différence de vîtesse des eaux de la mer montante, au temps des quadratures et à celui des syzygies de la lune, qui a fait donner à ces marées différentes les noms de mort d'eau et de vif de l'eau.

VIGIES. s. f. Etre en vigie, *to watch*, c'est veiller du haut des mâts d'un vaisseau pour observer et découvrir de loin tous les objets qui peuvent se présenter sur l'horizon, et dont la connoissance peut intéresser le salut du bâtiment. Lorsqu'on craint la rencontre, ou des écueils, ou de la terre, ou des ennemis, des hommes sont mis en observation; et ces observateurs portent eux-mêmes le nom de vigies, *look out man.* — Mettre une vigie dans un lieu quelconque, c'est placer un homme pour examiner tout ce qui peut être utile à connoître, et en donner avis à ceux qui y sont intéressés. Les bâtimens qui croisent dans un parage ou sur une côte, ont toujours plusieurs vigies en fonction. — On donne le nom de vigies, *rocks above water*, *lurking rocks*, à des rochers ou à des écueils qui sont placés en pleine mer ou à une grande distance des côtes, et dont le sommet s'élève plus ou moins au-dessus de la surface de l'eau. C'est sous ce nom que ces dangers sont marqués sur les cartes marines.

VIOLON. s. m. On nomme violon de beaupré, *B's of the bowsprit*, des morceaux de planches d'une grande épaisseur, qui ont la forme représentée (fig. 42, A). On voit à leur place (fig. 14, A) en *t*, les deux violons qui sont unis par leur épaisseur à la tête de ce mât, l'un à droite et l'autre à gauche. Ils ont été imaginés, et ils sont établis pour servir de support au bâton de foc *rs*, et c'est leur figure qui leur a fait donner le nom de violons.

VIRAGE. s. m. Action de virer ou de faire tourner un cabestan sur lui-même. (Voy. Virer au cabestan.) — On dit quelquefois qu'il n'y a pas, dans un vaisseau, assez de virage autour du cabestan, lorsqu'on veut indiquer qu'il n'y a pas autour de cette machine un espace assez grand, pour que les agens placés aux extrémités des barres ou des leviers puissent agir avec facilité.

Digitized by Google

VIREMENT. s. m. Les viremens de bord d'un vaisseau, *veerings*, sont les mouvemens qu'il fait horizontalement en tournant sur lui-même, pour présenter au vent le côté qui n'y étoit pas exposé précédemment. (Voy. Virer de bord.).

VIRER. v. n. Lorsqu'on fait tourner sur son axe le cabestan représenté fig. (28 ou 29. C.), c'est virer au cabestan, *to heave the capstern.* Si cette machine est employée à lever une ancre ou à rapprocher un vaisseau de son ancre mouillée, alors c'est virer sur cette ancre, *to heave in the cable;* et on vire à pic, *to heave short a peck*, lorsque, par la suite de cette opération ou de ces mouvemens du cabestan, le vaisseau est amené à correspondre verticalement au-dessus de son ancre. — Un vaisseau vire, lorsqu'il tourne sur lui-même. Si par une telle rotation, on l'incline plus ou moins sur un de ses côtés, alors c'est le virer en carène, *to heave down a ship to careen.* Si cette inclinaison latérale est portée jusqu'au point de faire paroître la quille au niveau de l'eau, le bâtiment est alors viré en quille, *to heave with her keel out.* Ces inclinaisons d'un vaisseau sont nécessaires pour faciliter son carénage, ou les réparations dont sa carène peut avoir besoin. — Un vaisseau vire de bord, *to put about a ship, to go about*, lorsqu'il tourne horizontalement sur lui-même, pour présenter au vent le côté qui n'y étoit pas exposé précédemment. Par exemple, le vaisseau représenté (fig. 1, A.) reçoit l'impulsion du vent sur le flanc droit, et son flanc gauche est à l'abri du vent; mais si on fait tourner ce vaisseau, de manière que le vent vienne à se diriger sur le flanc gauche de la même manière qu'il frappoit auparavant sur le flanc opposé; alors ce bâtiment aura viré de bord. Cette rotation horizontale peut être faite en deux sens différens, et être mesurée par un nombre plus ou moins considérable de degrés. Si dans le même exemple sa proue tourne de gauche à droite, pour que le vaisseau arrive à la situation indiquée, par une rotation plus courte, alors le vaisseau vire vent devant, *to tack*, parce que, dans le cours de cette rotation, sa proue se présente directement à l'origine et au choc du vent. Si au contraire on fait tourner sa proue dans un sens opposé et de droite à gauche, le vaisseau ne présente au vent le flanc gauche qu'après une rotation très-étendue; et comme dans le cours de cette révolution, il est une situation où le vent frappe directement sur la poupe, le vaisseau est dit virer de bord vent-arrière, ou lof pour lof, *to veer, or to box a ship off.* — Les circonstances seules déterminent le choix de ces deux genres d'évolutions qui toutes deux conduisent au même but par des rotations plus ou moins longues. Une grosse mer et un vent violent, dont la direction est peu favorable, obligent souvent de virer de bord vent arrière, parce qu'on tenteroit sans succès de virer de bord vent devant. — Une armée navale vire de bord, lorsque les vaisseaux dont elle est composée exécutent tous cette évolution. Quelquefois aussi les vaisseaux exécutent successivement cette rotation,

Digitized by Google

soit vent devant, soit vent arrière, et alors l'armée vire de bord par la contre-marche, vent devant ou vent arrière, *to tack successively in each other's wakes, to veer in succession*. La fig. (23, E.) présente une armée qui vire de bord vent devant par la contremarche, et la (fig. 24) donne une idée d'un virement par la contre-marche vent arrière.

Virevau. s. m. *Roller or winch.* Cabestan horizontal, ou treuil qui tourne sur son axe de longueur placé horizontalement. Des leviers nommés barres sont employés pour produire cette rotation, et de tels virevaux sont établis à bord des barques ou des petits bâtimens pour servir à lever leurs ancres.

Virolet. s. m. Pièce de sapin, de forme cylindrique, et de grosseur plus ou moins foible. On place verticalement des virolets dans une corderie, de manière qu'ils puissent tourner sur leur axe de longueur. Ils servent à détourner ou à changer la direction des fils carets qui sont dévidés ou roulés sur des tourets. La facilité avec laquelle ces virolets tournent sur eux-mêmes, fait que le frottement des fils est toujours peu considérable. Quelques-uns ont 8 pouces de circonférence sur 20 pieds de hauteur. — Des virolets moins longs et moins élevés sont souvent établis dans les entreponts des vaisseaux, pour empêcher les cables ou la tournevire de frotter sur des surfaces qui les détruiroient promptement, ou qui les gêneroient dans leurs mouvemens, *rollers*.

Virure. s. f. *Streak*. On donne ce nom à une suite de planches épaisses mises bout à bout, et appliquées sur la carcasse d'un bâtiment, depuis sa proue jusqu'à sa poupe, pour former une partie de revêtement de cette carcasse. Cette file de bordages n'est pas dirigée, en ligne droite, parce qu'elle suit à-peu-près la plus courte distance qui règne entre un point et un autre de la surface courbe de ce bâtiment, et les lignes longitudinales qui sont tracées sur le vaisseau, représentées (fig. 42, C.), donnent une idée du cours varié et de la courbure des diverses virures qui partent de l'étambot ou de la lisse d'hourdy pour se rendre à l'étrave. Le nombre de ces lignes indique le nombre des virures dont chacune n'a pour hauteur que la largeur des planches ou des bordages. — On voit (fig. 20, C.) comment chaque portion d'une virure est fixée sur les couples qu'elle croise dans son cours.

Visite. s. f. Dans les ports, faire la visite d'un vaisseau, de son gréement, de sa mâture, de sa voilure, c'est examiner leur état particulier ou en faire l'examen. — En mer, faire la visite d'un bâtiment qu'on rencontre sur sa route, c'est faire l'examen de ses papiers, qui annoncent et autorisent sa mission, ainsi que la nature de sa cargaison, pour juger, ou de la nation à laquelle il appartient, ou si on doit le considérer comme ami, ennemi ou neutre, ou s'il n'est pas chargé de marchandises, soit prohibées, soit proscrites par les lois de la guerre.

Digitized by Google

VISITER. v. a. Faire la visite. (Voy. Visite.).

VIVE L'EMPEREUR ! Acclamation nouvelle des équipages des vaisseaux françois, pour témoigner leur satisfaction dans certaines circonstances importantes, ou pour rendre des honneurs distingués, soit à des pavillons étrangers, soit à des hommes qui sont précieux à la nation, ou qui ont mérité d'elle des titres qui appellent la plus haute considération.

VIVRES. s. f. *Victuals.* On donne ce nom aux provisions générales de toutes les choses qui peuvent être nécessaires à la nourriture des hommes embarqués sur un vaisseau pour une expédition quelconque. — Faire ces provisions, *to get provisions*, c'est faire des vivres; et un vaisseau qui fait de telles provisions, est dit faire ses vivres. Si, en mer, ou dans une relâche, on renouvelle les vivres consommés dans un bâtiment, c'est lui donner des vivres, *to store a ship.* — Les vivres embarqués pour la durée d'un voyage, sont nommés vivres de campagne, et ceux qui restent dans ce vaisseau au retour d'un voyage, sont distingués par le nom de vivres de retour. — Les vivres de campagne qui consistent en viandes, sont ordinairement préparés par des salaisons, pour être conservés long-temps, et lorsque les équipages dans certaines circonstances sont nourris avec des viandes fraiches, on donne le nom de vivres frais à ces approvisionnemens extraordinaires.

VOGUE-AVANT. s. m. *Strokesman.* On donne ce nom, dans un bâtiment armé d'avirons, à celui des rameurs qui est placé le plus près de l'étrave, et qui est ordinairement le brigadier de l'équipage de ce petit bâtiment. D'autres marins donnent ce nom au rameur, qui agit sur l'extrémité de la partie intérieure d'un aviron, tandis que d'autres hommes agissent aussi sur ce même aviron par d'autres points éloignés de cette même extrémité. — La vogue d'une chaloupe, est la longueur de l'espace sur lequel sont rangés de l'un ou de l'autre côté, les avirons qui peuvent être destinés à lui communiquer du mouvement.

VOGUER. v. n. Ramer. Un bâtiment vogue lorsqu'il reçoit une vîtesse progressive, à l'aide des rames que des hommes font agir convenablement. Lorsqu'on commande de ramer dans un bateau, on dit quelquefois, vogue avant? et lorsque cet ordre est donné aux rameurs qui sont rangés, ou sur le côté droit, ou sur le côté gauche, on dit vogue tribord? vogue babord? Cependant le mot nager est plus généralement employé, que celui de voguer, qui commence à n'être plus usité. (Voy. Nager.)

VOIE-D'EAU. s. f. *Leak.* Ouverture accidentelle, faite dans la partie submergée d'un vaisseau, et qui laisse un passage plus ou moins grand, à l'eau environnante, dans l'intérieur de ce bâtiment. — Avoir une voie-d'eau, *to spring a leak*, c'est avoir une ouverture faite à la carène, ou par des boulets, ou par des chocs contre des aspérités

Digitized by Google

aspérités du fond de la mer, ou par des échouages, ou par la désunion des pièces composantes d'un vaisseau, ou par l'altération du calfatage et la sortie de l'étoupe, qui avoit été introduite entre les joints des bordages. — Aveugler ou boucher une voie-d'eau, c'est fermer l'ouverture par laquelle l'eau de la mer s'introduit dans la cale d'un vaisseau, *to stop a leak.*

VOILE. s. f. On donne ce nom à un assemblage de lés de toile, qui, parallèles et dans un même plan, sont cousues l'une à l'autre par leurs bords, afin de former une surface assez étendue pour recevoir une impulsion considérable du vent, au choc duquel cette surface doit être exposée. Dans un vaisseau, la forme des voiles employées sur toute espèce de bâtimens, est ou quadrangulaire, ou triangulaire (pl. M. et V.), et leur nombre est très-grand, sur un bâtiment tel qu'un vaisseau de ligne (fig. 1, A.); tous les mâts partiels ou principaux sont destinés à porter une voile, et d'autres voiles sont multipliées et établies dans les intervalles de ces mâts, suivant les circonstances. Ces voiles sont distinguées, sous divers noms, suivant leur position, ou suivant les mâts qui les soutiennent. De même qu'il y a un grand mât, un mât de misaine, un mât d'artimon, des mâts de hune, des mâts de perroquets et de perruche, ainsi qu'un mât de beaupré, et un bâton de foc et des bout-dehors, il y a une grande voile, (fig. 55, M.) *main sail*; une voile de misaine (fig. 33), *fore sail*; une voile d'artimon (fig. 81), *mizen sail*; deux huniers, (fig. 59), *main and fore top sails*; une perruche, *mizen top gallant sail*; des perroquets royaux ou volans, *main and fore top gallant royal sails*; une civadière (fig. 66.) *sprit sail*; une contre-civadière, *top sprit sail*, des focs, (fig. 80, 84, 83); des voiles d'étai, *stay sails* (fig. 82), des bonnettes (fig. 32, 57, 58). Tels sont les noms les plus généraux des voiles des vaisseaux. Il est encore quelques voiles qui portent des noms particuliers. Telles sont les brigantines ou les voiles de brigantin, de senau, qui ont la forme à-peu-près semblable à l'artimon des vaisseaux (fig. 82); il y a des voiles de fortune, de tapecul, à balestron, à bourcet, etc.; mais on les fait connoître aux articles qui portent les noms par lesquels on les distingue. La différence de leur forme, fait partager toutes ces voiles en deux classes, dont l'une est celle des voiles quarrées, *square sails,* et l'autre, des voiles triangulaires ou latines, *lateen or boom sails.* — Leur situation respective, à bord d'un vaisseau, fait aussi distinguer certaines voiles portées par les mâts partiels supérieurs, de celles qui sont attachées aux bas-mâts, par les noms de voiles hautes et de basses voiles, *courses*; comme aussi celles qui sont en avant du centre de gravité du bâtiment sont nommées les voiles de l'avant, tandis que celles qui sont du côté de la poupe, à l'égard de ce centre, sont les voiles de l'arrière, *head or after sails*; on donne aussi le nom de quatre corps de voiles ou des quatre voiles majeures,

N n

Digitized by Google

main and main top, *fore and fore top sails*, à l'assemblage de la grande voile, de la misaine et des deux huniers. — Parmi les voiles d'étai, si on trouve des différences et de nom et de forme, elles viennent de leur situation ; c'est ainsi qu'on distingue une grande voile d'étai, *main stay sail*, des voiles d'étai, de misaine, de hune, de grand perroquet, moyenne, de perroquet de fougne, de perruche, d'artimon, etc., et leur nom seul indique le lieu où elles sont établies, lorsqu'on sait comment est placé l'étai auquel leur nom est relatif. — Les voiles destinées aux chaloupes et canots sont nommées voiles de chaloupe et de canot ; et celles qui sont embarquées dans un bâtiment, pour remplacer au besoin celles dont il est déjà complettement garni, reçoivent le nom de voiles de rechange. Toutes les variétés des voiles sont présentées dans la planche V. On a dit ailleurs ce qu'on entend par une voile enverguée, serrée, carguée, déferlée, bordée, en ralingue, sur ses cargues, qui porte, qui est dehors, qui fasie, qui est au sec, qui ne porte pas, qui est sur le mât, etc.; ainsi les définitions de toutes ces expressions, peuvent être lues, aux divers articles indiqués par les mots Enverguer, Serrer, Carguer, etc. — Un vaisseau met sous voiles, ou à la voile, ou fait voile pour tel lieu, *to sail for*, *to let sail*, *to sail*, lorsqu'il déploie ses voiles, pour faire une route proposée à l'aide d'un vent plus ou moins favorable. Dans cet état, il est sous voiles ou à la voile, *under sail ;* et s'il n'a que telles de ses voiles qui soient déployées, il est sous N voiles. De là vient qu'on dit, suivant ces voiles, qu'il court sous ses huniers, ou sous ses quatre voiles majeures. — Si dans ce vaisseau on augmente ou on diminue soit le nombre, soit l'étendue des voiles déployées, c'est alors augmenter ou diminuer de voiles, *to make more sails*, *to shorten sails*. Si cette augmentation, ou cette diminution sont extraordinaires, c'est forcer de voiles, *to crowd sails*, ou c'est faire petites voiles, aller à petites voiles, *to carry little sails*. — Si toutes les voiles que les circonstances permettent de présenter au choc du vent, sont déployées dans un vaisseau, celui-ci est dit faire de la voile, *to set sails*. — Enfin, on désigne qu'une flotte, par exemple, est composée de N bâtimens, en disant qu'elle est de N voiles ; et lorsque sur l'horizon on découvre des bâtimens, on l'annonce en disant qu'il paroît tant de voiles.

Voiler. v. a. Terme peu usité ; c'est garnir un vaisseau de ses voiles, en les enverguant et en les établissant dans tous les lieux où elles doivent être placées pour être employées au besoin. — Lorsque leur forme et leurs dispositions sur un bâtiment rendent leur assemblage ressemblant à la voilure d'un grand vaisseau à trois mâts, ou à celui d'un senau, d'un bric, d'un sloop, d'une galère, d'un chebek, etc. on dit que ce bâtiment est voilé, en quarré, en senau, en bric, etc.

Voilerie. s. f. Atelier où sont fabriquées et réparées les voiles des vaisseaux, *sail loft*.

Voilier. s. m. *Sail maker*. Ouvrier dont l'art est de tailler et de

coudre les voiles propres aux bâtimens de mer. Ceux de ces ouvriers qui dirigent ces ouvrages sont distingués des autres par le nom de maîtres voiliers.

VOILIER. adj. *Good or bad sailer, that sails swiftly or heavily.* On dit d'un vaisseau qu'il est bon ou mauvais voilier, selon qu'il est susceptible d'acquérir une plus ou moins grande vitesse progressive, que tout autre bâtiment de la même classe, avec les mêmes moyens et dans des circonstances égales.

VOILURE. s. f. La voilure d'un vaisseau en général, est l'assemblage de toutes les voiles qui sont nécessaires pour le mouvoir dans tous les temps, *complete suit of the sails.* C'est pourquoi on distingue la voilure d'un grand bâtiment de celle d'un senau, d'un bric, d'un canot et d'une chaloupe. — Ce mot exprime aussi particulièrement le nombre de ces voiles, qui, dans un instant donné, sont déployées à bord d'un bâtiment, *rate of sailing.* — Lorsque ce nombre est assorti aux circonstances, le vaisseau est sous une voilure convenable, *sailing trim*, et lorsqu'il est déterminé ou par un capitaine ou par un général, ou par tout homme qui a droit d'en forcer la grandeur, la voilure est réglée, *to regulate the quantity of sail to be carried.* — Un vaisseau qui a telles voiles déployées, court sous N voilure, *to be under the N sails;* on fait N voilure, *to sail at N rate;* et si leur nombre, leur étendue, augmentent ou diminuent, ce bâtiment est dit augmenter ou diminuer sa voilure, *to make more sails or to shorten sails.*

VOLAGE. adj. On dit d'un bateau qu'il est volage, lorsqu'il s'incline facilement sur le côté, par l'impulsion du vent sur ses voiles, ou par la translation latérale d'une petite partie des poids dont il est chargé. C'est en d'autres termes un bateau qui a peu de stabilité. (Voy. ce mot.).

VOLET. s. m. *Little sea compass.* Petite boussole, ou petit compas de mer sans balanciers. On en fait usage dans des canots ou des chaloupes, c'est-à-dire, pour de petites courses et occasionnellement.

VOMIR. v. a. Lorsque l'étoupe, qui remplit les joints des planches dont un vaisseau est revêtu extérieurement, est chassée du fond de ces coutures, où elle avoit été enfoncée avec soin, le vaisseau est dit vomir ses étoupes. C'est l'effet qui résulte ou d'un mauvais calfatage, ou des grands ébranlemens que la mer produit dans un tel bâtiment, ou enfin de l'altération que le temps et un long service doivent occasionner dans les liaisons des pièces composantes d'un bâtiment.

VOUTE. s. f. La poupe d'un vaisseau (fig. 1, P.) étant vue de profil, présente des contours variés dans les divers points de sa hauteur et le profil particulier de la voûte qui en fait partie en *xs* : ainsi la surface partielle de la poupe *xsnpr* qu'on voit en face (fig. 42, C.) est une surface courbe qui est comprise entre la lisse d'hourdy ou le bord inférieur des sabords de retraite, et le pont immédiatement supérieur. Cette forme vient de ce que le deuxième pont est prolongé

Digitized by Google

au-delà de la lisse d'hourdy ou s'étend plus loin à l'arrière que le pont inférieur, et cette voûte sert à réunir les extrémités de ces deux ponts. On donne à cette partie le nom de grande voûte, *lower counter.* — Lorsque dans un bâtiment cette voûte a une grande saillie, on dit que ce bâtiment a beaucoup de voûte, *ship that has a very hollow counter.* — On donne le nom de petite voûte, *upper counter*, au plafond de la galerie de la poupe, c'est-à-dire, à cette partie supérieure *pr* de la poupe, et qui placé près du couronnement (fig. 1, P.) avec une saillie convenable, sert de ciel à la galerie *Rgo* qu'on voit en face (fig. 42, C.).

Voyant. s. m. Mise propre à diriger la position d'un cordeau. Les charpentiers emploient des mises ou des voyans pour établir les tins ou les bases sur lesquelles doit reposer la quille d'un vaisseau qu'ils se proposent de construire. — C'est aussi à l'aide de ces voyans qu'ils jugent combien un vaisseau s'est courbé ou arqué dans le sens de sa longueur, en passant du chantier où il a été construit, à la mer où il a été lancé. — Ils s'en servent aussi pour beaucoup d'autres usages qu'il seroit inutile de rapporter ici.

Vrac. (en) adv. Synonyme avec (en grenier.). (Voyez Grenier.)

W

Wyhen. s. m. (Voy. Houary.).

Wourwayry. s. m. Nom donné par les habitans des Antilles à un grain violent, c'est-à-dire, à un coup de vent rapide, subit et de peu de durée.

Y.

Yac. s. m. On donne ce nom à un pavillon anglois qui a été adopté comme pavillon de l'union, *the union flag.*

Yacht. s. m. C'est le nom d'un bâtiment anglois, qui n'est destiné que pour des voyages d'agrément, et dont la qualité dominante est d'être léger à la marche, *yacht*; sa voilure est assez semblable à celle d'un ketch. (Voyez ce mot).

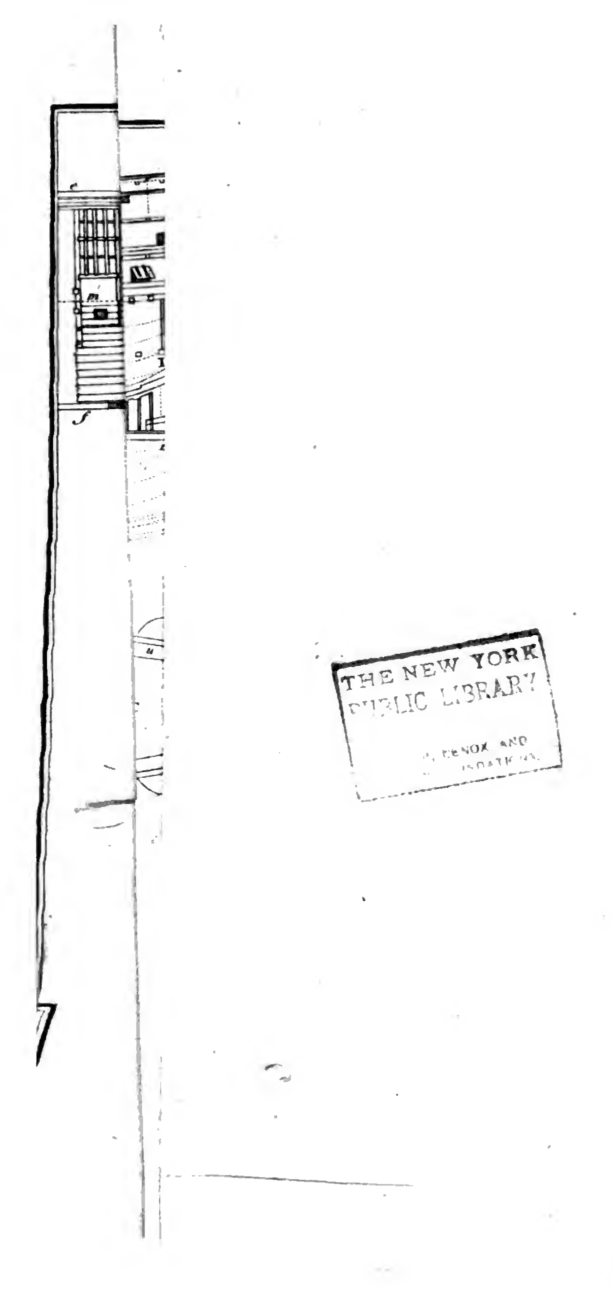
Yeux. s. m. On donne quelquefois le nom d'yeux de civadière aux trous qui sont percés au bas de cette voile, (fig. 66, M.). (Voyez Trou); *large holes in the sprit sail.*

Yole. s. f. *Yawl.* Petit canot leger, et qu'on met en mouvement suivant les circonstances, à l'aide du vent ou des rames.

FIN.

Digitized by Google

Digitized by Google

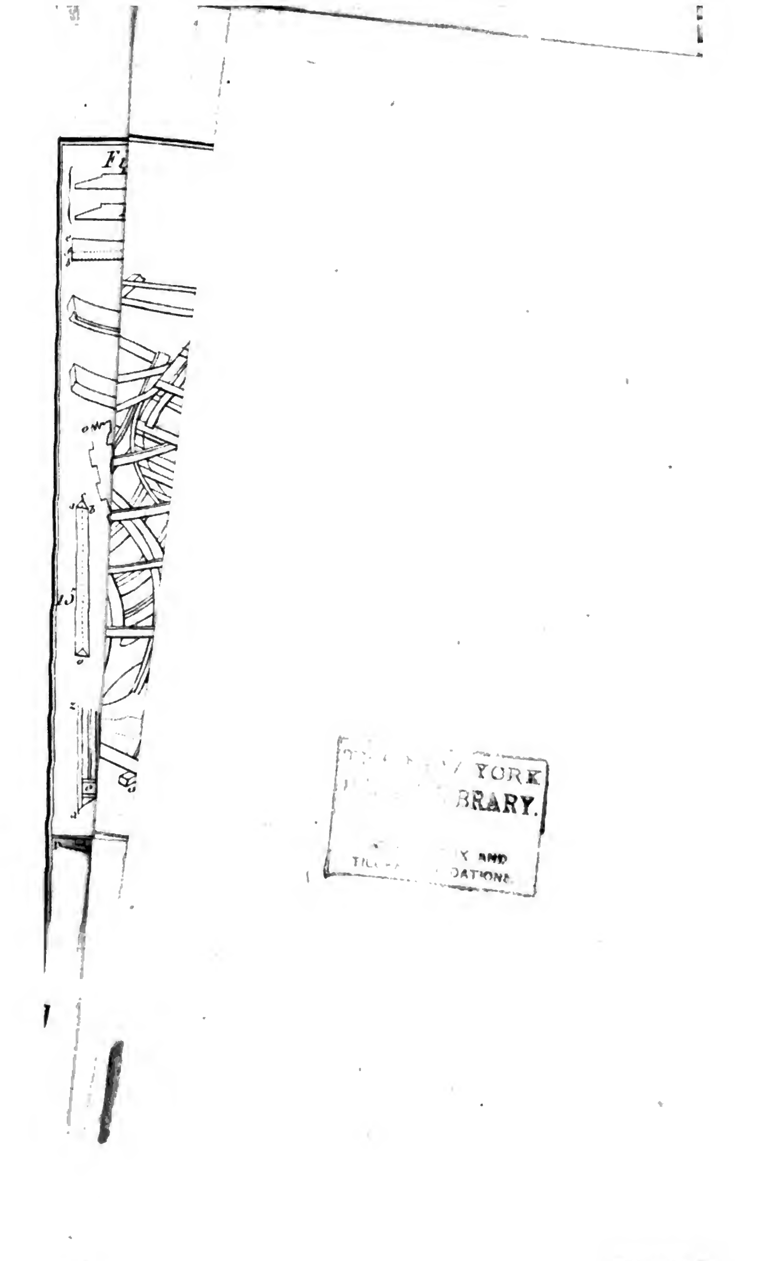

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
LENOX AND

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

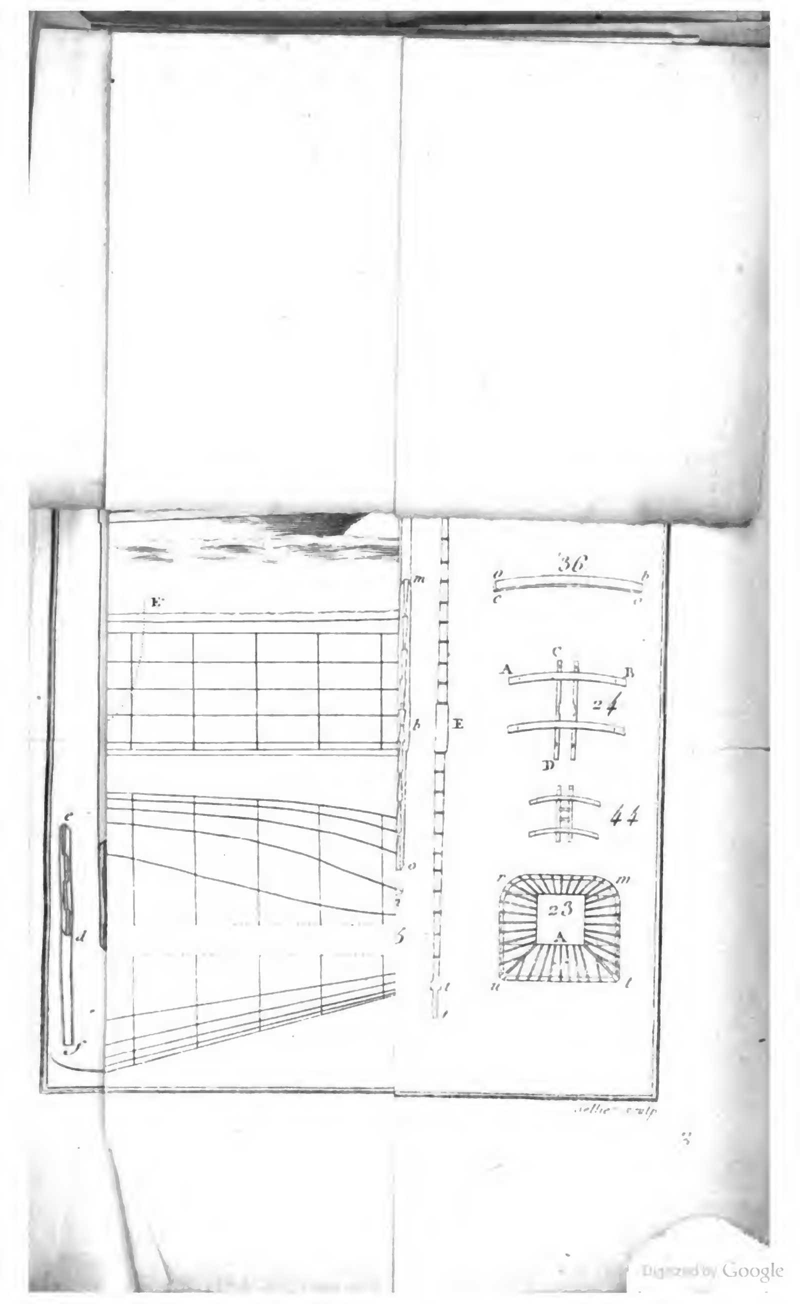
Digitized by Google



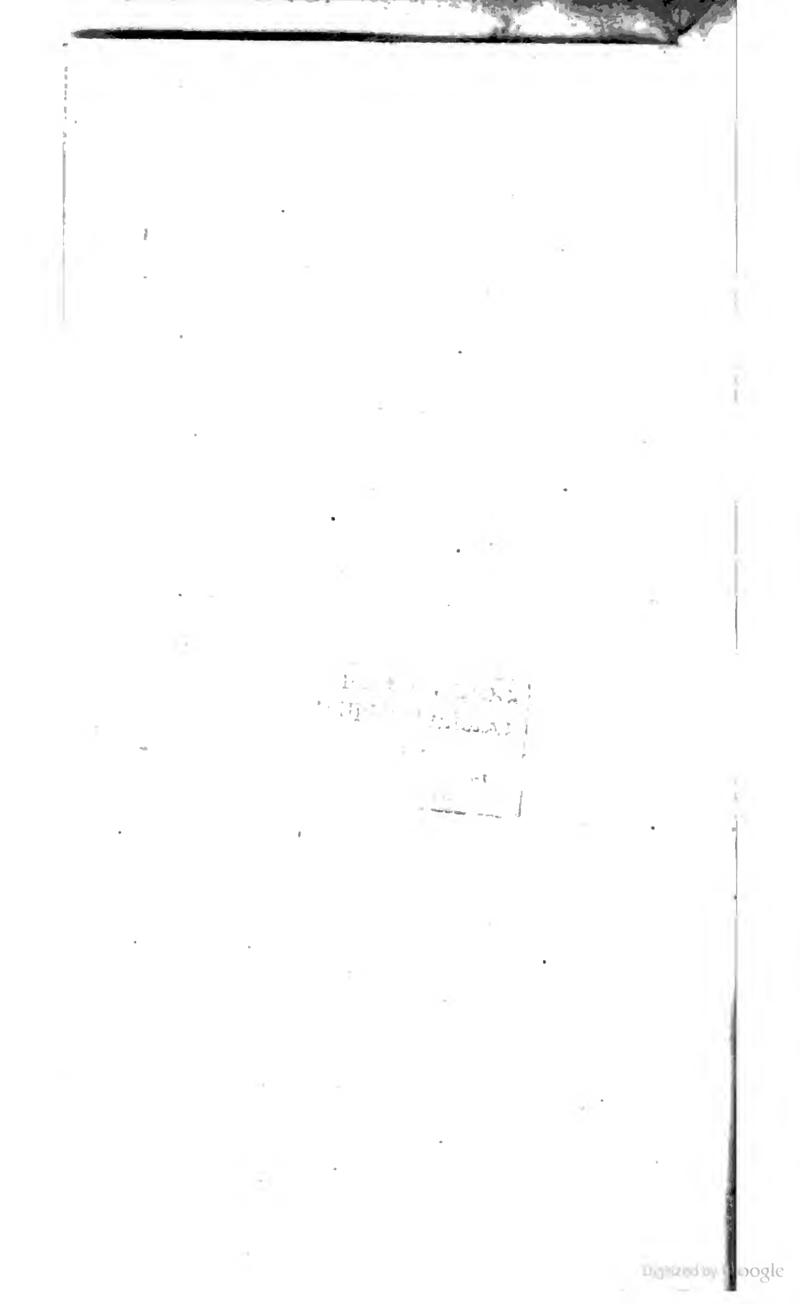
YORK
BRARY.

THE NEW YORK

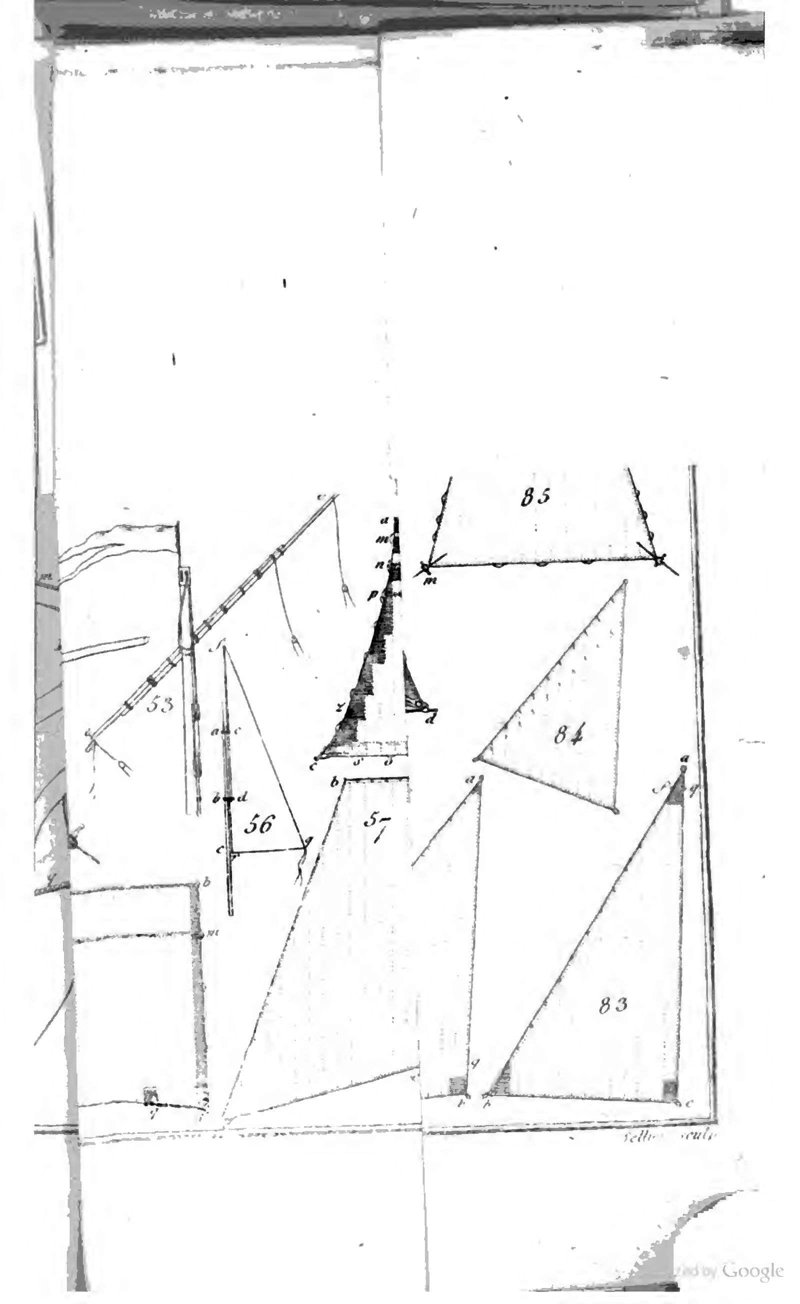
Digitized by Google



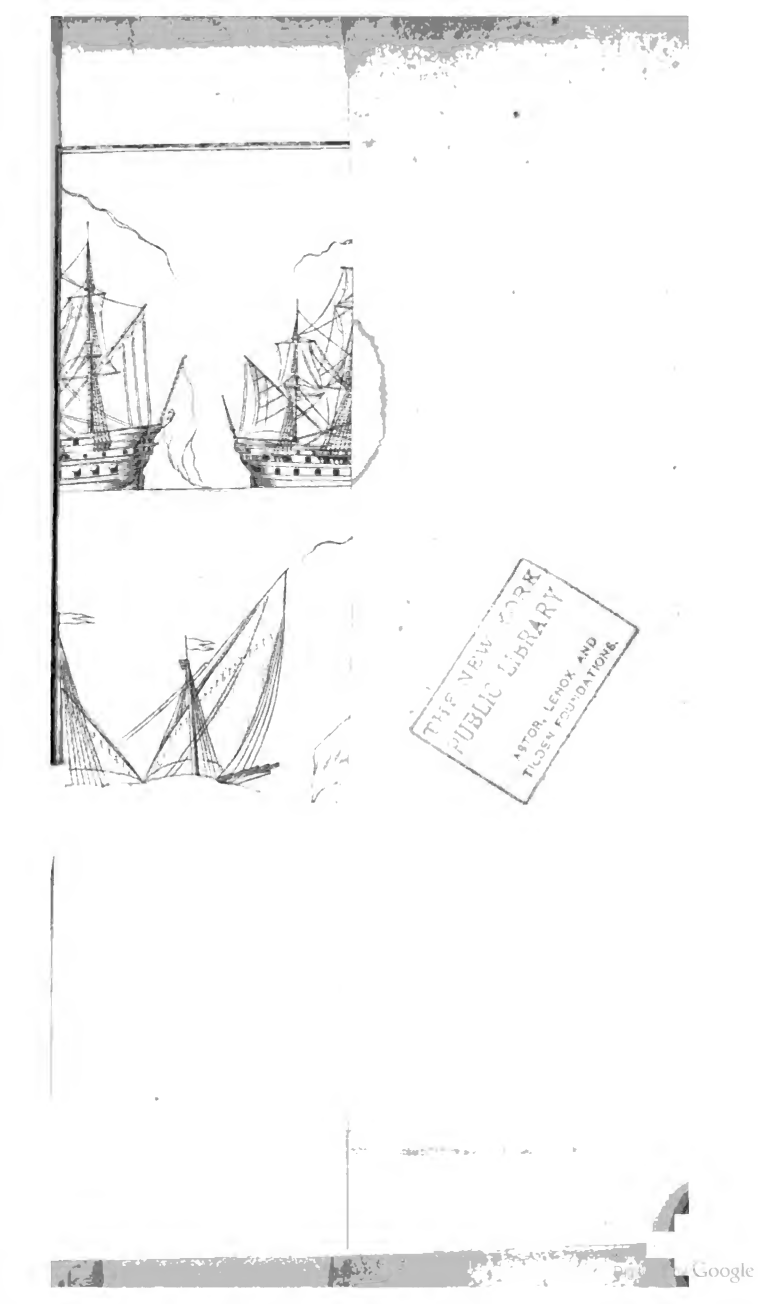
Digitized by Google



Digitized by Google


85
84
83
53
56
57
Sellier sculp

Digitized by Google


THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
Google


YORK
LIBRARY.
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Pl. E.

31.

32.

45.

52.

33.

34.

47.

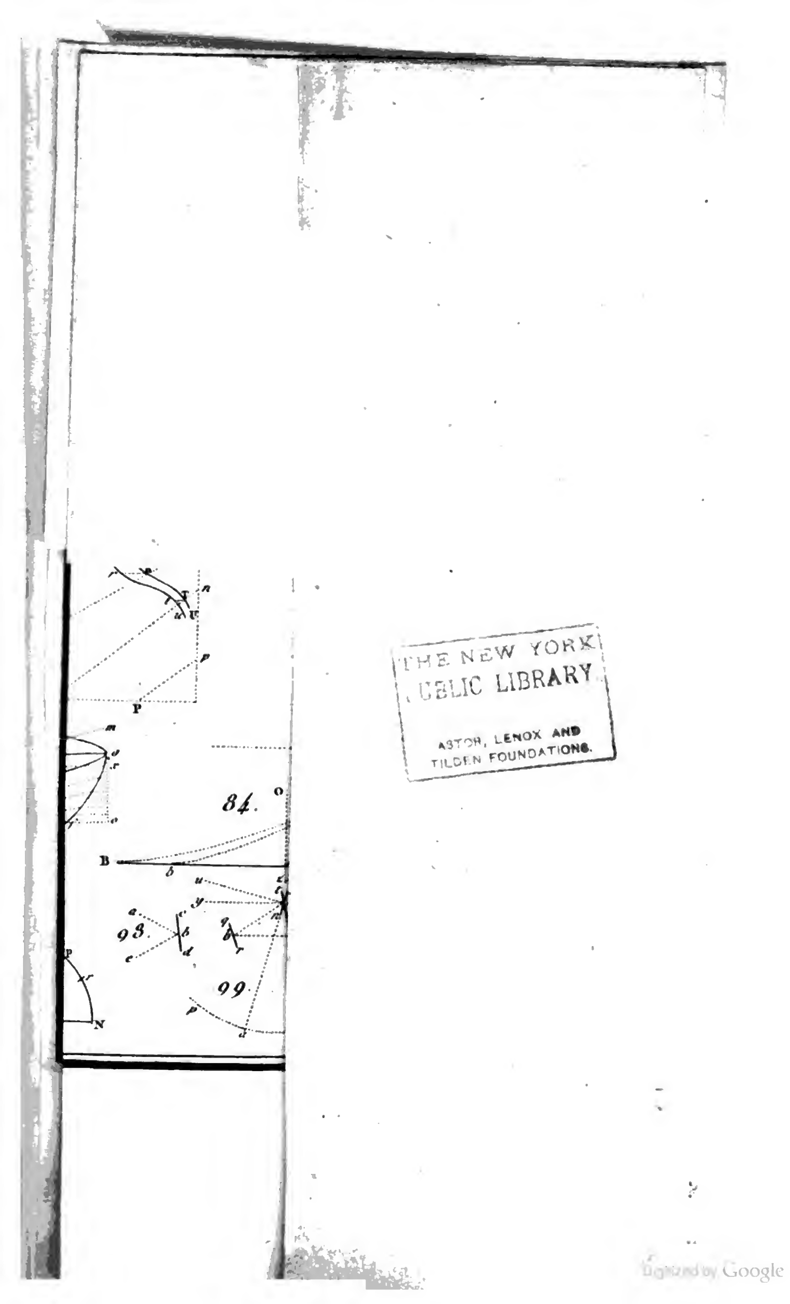
35.

58.

57.

39.

Digitized by Google



THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

Digitized by Google

Digitized by Google